الخطر في التأمين البحري

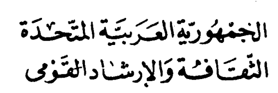
المكتبة العربية

تصدرها

الثقافة والإرشاد القومى

يشرف عليها

المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية
المؤسسة المصرية العامة للتأليف والأنباء والنشر
"الدار القومية للطباعة والنشر – الدار المصرية للتأليف والترجمة"


الجمهورية العربية المتحدة
الثقافة والإرشاد القومي



الخطر في التأمين البحري

تأليف
الدكتور محمود سمير الشرقاوي
مدرس بكلية الحقوق - جامعة القاهرة

الناشر الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة
١٣٨٥ - ١٩٦٦

الإهداء

إلى زوجتي ..

موضوع هذا المؤلف رسالة قدمت الى كليـــة الحقوق بجـامعة القاهرة للحصـــول على درجـة الدكتوراه . وقد نوقشت فى ٤ من يونية سنة ١٩٦٤ أمام لجنة من السادة الأساتذة :

الدكتور محسن شفيق أســتاذ القانون التجارى والبحرى بحقوق القاهرة . . رئيسا

والدكتور على حسن يونس أستاذ القانون التجارى والبحرى بحقوق عين شمس . عضوا

والدكتور على جمال الدين عوض أستاذ مساعد القانون التجارى والبحرى بحقوق القـــاهرة . . . . عضوا

ونالت الرســاله درجه الدكتوراه فى الحقوق بمرتبة الشرف الأولى والتوصــية بتبادل الرسالة مع الجامعات الأجنبيه ونشرها على نفقة الجامعة وتهنئة المؤلف على ما بذله من جهد فى اعــداد الرسالة .

كلمة شكر

عندما بدأت فى نهاية عام ١٩٦٠ ، فى إعداد رسالتى للدكتوراه ، أشار على الدكتور على جمال الدين عوض باختيار موضوع الرسالة فى مادة التأمين البحرى حيث تفتقر المكتبة العربية إلى مؤلف فى هذه المادة ، ولم أجد خيراً من موضوع « الخطر فى التأمين البحرى » يمكن أن أقدم به دراسة نافعة فى التأمين البحرى قد تسد نقصاً ملموساً فى فقهنا العربى ، ولا يسعنى بعد انتهائى من هذا العمل إلا أن أتقدم بالشكر إلى الأستاذ الدكتور على جمال الدين لتوجيهى نحو البحث فى هذه المادة .

ثم أتوجه بشكرى إلى الأستاذ الدكتور هانز مولر Hans Möller الأستاذ بجامعة هامبورج الذى كان أول من تلقنت على يديه قواعد التأمين البحرى وأسدى إلىّ النصح بالنسبة لإعداد خطة البحث فى هذا المؤلف .

وأشكر كذلك الأستاذ آيفامى E. Ivamy الأستاذ بجامعة لندن University College لإشرافه على رسالتى فى أثناء إقامتى فى لندن ، ولما قدمه لى من عناية خاصة وتوجيه كبير بالنسبة لدراسة القانون الإنجليزى فى هذه المادة ، كما كانت محاضراته التى ألقاها على طلبة الدراسات العليا بكلية الحقوق بجامعة لندن فى إبريل ١٩٦٢ خير عون لى فى هذه الدراسة .

وأتقدم بشكرى كذلك إلى الأستاذ جمال الحكيم ، مدير عام الشركة المصرية لإعادة التأمين على المعلومات التى زودنى بها فيما يتعلق بسير العمل فى سوق التأمين البحرى فى الجمهورية العربية المتحدة .

أما أستاذى الجليل الأستاذ الدكتور محسن شفيق رئيس قسم القانون التجارى والقانون البحرى بكلية الحقوق بجامعة القاهرة ، فإننى مدين له بما حققته من بحوث فى هذه الرسالة فإليه أولا وأخيراً ، يرجع الفضل فى غرس حب البحث العلمى فى نفسى ،وتكوينى من الناحية القانونية منذ أن كنت طالباً بكلية الحقوق،حتى انتهيت من إعداد رسالة الدكتوراه ، وقد بلغ عمق تأثير توجيهاته فى نفسى ، شعورى بأبوته العلمية ، لهذا فإننى لن أستطيع مهما حاولت أن أوفيه حقه من الشكر .

كما أتوجه بوافر الشكر إلى جميع موظفى المكتبات العلمية التى سهلت لى وسائل البحث والاطلاع ، وهذه المكتبات هى : مكتبة كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، ومكتبة محكمة النقض المصرية ، ومكتبة نقابة المحامين فى القاهرة ، ومكتبة معهد الدراسات القانونية المتقدمة بلندن Institute of Advanced Legal Studies ومكتبة المتحف البريطانى British Musuem ومكتبة University College of London ومكنبة جامعة لندن Senate House ومكتبة معهد التأمين بلندن The Chartered Insurance Institute ومكتبة مدرسة لندن للاقتصاديات والعلوم السياسية London School of Economics & Political Sciences ومكتبة Guildhall بلندن ومكتبة Middle Temple بلندن ومكتبة كلية الحقوق بجامعة باريس .

سمير الشرقاوى

الجيزة فى ٤ يونيو ١٩٦٤

تقديم

بقلم الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه
أستاذ القانون البحرى بجامعة الاسكندرية

أخذ الفقه العربى فى السنوات الأخيرة يوجه عنايته إلى القانون البحرى ، بعد أن برز شأن الملاحة البحرية واهتمت الدولة بدعمها ، حتى ظفر هذا الفرع من القانون بنصيب وافر من المؤلفات العامة والمقالات والرسائل التى تناولت بالبحث مختلف موضوعاته .

وها نحن اليوم يطالعنا الفقه ببحث جديد فى موضوع من أدق موضوعات القانون البحرى وأجدرها بالدراسة والتحليل ، فقد تقدم الدكتور محمود سمير الشرقاوى بهـــذه الرسالة فى موضوع « الخطر فى التأمين البحرى » إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، فنال بها درجة الدكتوراه مع مرتبة الشرف الأولى .

وأهمية هذا البحث أوضح من أن تحتاج إلى بيان . ذلك أن التأمين البحرى هو عصب التجارة البحرية وسبب ازدهارها ونموها . والخطر البحرى محل هذا التأمين هو أهم عناصره ، بل هو الذى يخلع عليه طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة التى ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى .

وقد استهل المؤلف بحثه بباب تمهيدى تناول فيه تعريف الخطر فى التأمين البحرى وأهميته والجزاء الذى يترتب على تخلفه . ثم استعرض الحالات التى يجوز فيها التأمين البحرى رغم انتفاء الخطر ، كحالة الخطر الظنى الذى يقوم فى ذهن المتعاقدين دون أن يشترط وجوده من الناحية المادية ، وحالة تعدد التأمينات التى ينتفى فيها الخطر من الناحية الاقتصادية لتغطيته بتأمين سابق .

وبعد أن فرغ المؤلف من الباب التمهيدى انتقل فى قسم أول إلى بحث الأخطار التى يشملها التأمين البحرى. فحدد المقصود بالأخطار البحرية محل هذا التأمين . ودرس امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية فى الأصل متى كانت تابعة للرحلة البحرية . ثم تصدى لدراسة الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة من ضمان المؤمن وفقاً للقانون ووثائق التأمين .

وفى القسم الثانى من الرسالة قدم لنا المؤلف ثلاثة أنواع من الأخطار التى تكون محلا للتأمين البحرى وهى التصادم ، وأخطاء الربان أو البحارة ، والعيب الذاتى للبضاعة أو السفينة . فعنى بتحديد ماهية كل نوع منها ، وعالج حكمه فى القانون ووثائق التأمين من حيث ضمان أو استبعاد نتائجه .

ولعل فى هذا العرض الوجيز للمسائل التى تكلم فيها المؤلف ما يكشف عن غزارة البحث ، ويبرز ما للرسالة من صبغة عملية تطبيقية ظاهرة بجانب ما لها من قيمة نظرية فقهية ، ويحدد مكانها بين المؤلفات القانونية كمرجع ضرورى لا يستغنى عنه باحث فى التأمين البحرى أو مشتغل به فى العمل .

وقد كان المؤلف موفقاً غاية التوفيق فى معالجة الموضوع من نواحيه المختلفة ومناقشة المسائل الدقيقة التى تكتنفه ، وإبداء الكثير من الآراء الشخصية فى المواطن مثار الخلاف . كل ذلك فى دقة ووضوح يدلان على سعة الاطلاع وعمق التحليل وأصالة التفكير .

وبعد فإن الدكتور محمود سمير الشرقاوى جدير بأن يهنأ بما أحرزه من توفيق فى هذا البحث الذى استهل به جهاده العلمى فى عالم القانون مما يبعث على التطلع إلى أبحاث أخرى جديدة له يثرى بها فقه القانون البحرى .

مصطفى كمال طه

العضو بلجنة القانون والعلوم السياسية
بالمجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية

مقدمة المؤلف

تعتبر دراسة قانون التأمين البحرى من أهم الدراسات القانونية التى يجب أن يتجه إليها الباحث ، لوضع تأصيل علمى لها ، إذ أن التأمين البحرى من أهم دعائم التجارة الدولية وأسباب ازدهارها .

لذلك كان لابد من دراسة نظرية لقانون التأمين البحرى ، لتفسير أحكامه وتحديد المقصود باصطلاحاته العلمية .

ولقد لاقت دراسة قانون التأمين البحرى ، اهتماماً كبيراً منذ قرن أو يزيد ، سواء من جانب الفقه الإنجليزى أو الفقه الفرنسى ، وساعدهما فى ذلك وفرة الأحكام القضائية فى هذه المادة فى كل من انجلترا وفرنسا . أما فى مصر فلم يصرف الفقه عناية ملموسة نحو دراسة قانون التأمين البحرى بل لم تدرس هذه المادة فى كليات الحقوق إلا منذ سنوات قليلة بين أحكام القانون البحرى ، ويكفى أن نعلم أنه لم يظهر حتى الآن مطول فى التأمين البحرى يجمع شتات النظرية القانونية لهذه المادة .

ولم يكن حظ التأمين البحرى فى القضاء المصرى بأوفر من حظه فى الفقه فلا نجد اهتماماً بنشر أحكام التأمين البحرى على قلتها فى مجموعات الأحكام ، وحصيلة القضاء المصرى فى هذه المادة تكاد تقتصر على أحكام القضاء المختلط ، وهى عديدة . ويبدو أن ذلك يرجع إلى أن منازعات التأمين البحرى كانت دائماً تحتوى على عنصر أجنبى ، كما أن حل أغلب هذه المنازعات الآن يتم عن طريق التحكيم .

وسأحاول فى هذه الرسالة أن أقدم دراسة للخطر فى التأمين البحرى ، وهو أهم عناصر التأمين ، إذ يمكن من خلاله تقديم دراسة كاملة للتأمين البحرى . ولكن لن يكون ذلك هدفنا . إذ سنقتصر على تحديد الخطر الذى

يمكن أن يكون محلا للتأمين البحرى ، ونقصد بالخطر فى هذه الرسالة ، الحادث الذى يترتب عليه إلحاق الضرر بالمستأمن .

على أننا لن ندرس سوى الخطر البحرى ، والأحوال التى يمتد فيها التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية .ولن نتعرض لدراسة الخطر الحربى الذى يستبعد عادة من وثائق التأمين البحرى العادية ، ويتم التأمين ضد نتائجه ، وفقاً لوثيقة خاصة ، إذ يتطلب هذا الموضوع دراسة مستقلة تختلف فى طبيعتها عن دراستنا فى هذه الرسالة .

وسنتبع فى هذه الدراسة ، الطريقة المقارنة ، وسنقتصر على أحكام القانون الإنجليزى والقانون الفرنسى والقانون المصرى مع التعرض لأحكام بعض القوانين الأخرى كلما اقتضى الأمر ذلك . وسنوضح كلما لزم ذلك حكم مشروع القانون البحرى المصرى فيما يتعلق بالموضوعات التى ندرسها فى هذه الرسالة ، وكذلك حكم المشروع الفرنسى للتأمين البحرى سنة ١٩٥٨.

كما أننا لن نغفل فى دراستنا أحكام وثائق التأمين ، فنبين حكم الوثيقة الإنجليزية والوثيقة الفرنسية ، والأحكام المتبعة فى سوق التأمين البحرى المصرى .

ونحن لا ندعى أننا بهذه الرسالة نقدم دراسة كاملة فى الخطر فى التأمين البحرى ، إنما هى خطوة نرجو أن تتبعها خطوات فى سبيل تقدم العلم . . ونشر الثقافة القانونية .

الخطر في التأمين البحري

مسائل عامة

١ ــ تعريف التامين :

لعله من أشد الأمور وأعسرها فى كثير من الأحيان ، أن يقوم الباحث بمحاولة وضع تعريف جامع مانع لظاهرة قانونية معينة . وإذا كان هذا هو شأن الفقيه ، الذى من مهمته أصلاً تفسير القانون ومحاولة ضبط تعاريف لظواهره المختلفة ، فإن للمشرع كل العذر إذا ما عزف عن القيام بمهمة التعريف التى لا تدخل فى حدود وظيفته . ولم يكن حظ التأمين فى القانون الفرنسى أوفر من غيره من الظواهر القانونية الأخرى بالنسبة لعناية المشرع بتعريفه ، إذ لم يظهر مثل هذا التعريف فى قانون التأمين الفرنسى الصادر فى ١٣ يوليو ١٩٣٠ .

بيد أن المشرع المصرى وضع تعريفاً لعقد التأمين فى المادة ٧٤٧ من القانون المدنى ، التى تقضى بأن عقد التأمين هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدى إلى المؤمن له أو المستفيد مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أى عوض مالى آخر حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير قسط أو أى دفعة مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن .

هذا ، ولخلو التشريع الفرنسى من تعريف للتأمين ، فقد اقترحت تعاريف متعددة للتأمين ، ليس المجال هنا لسردها ومناقشتها . ولكن التعريف الذى يجمع عناصر التأمين ، هو الذى قال به هيمار ، من أن التأمين هو عملية بمقتضاها يحصل أحد الأطراف (المستأمن) لصالحه أو لصالح الغير ، حالة تحقق خطر ما على أداء من طرف آخر (المؤمن) الذى يأخذ على عاتقه

مجموعة من الأخطار يقوم بالمقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء مقابل أداء من المستأمن هو القسط[1] .

ولهذا التعريف فائدة مزدوجة إذ أنه من ناحية ينطبق على كل أنواع التأمين المختلفة . إذ أنه ينطبق على التأمين على الأشخاص والتأمين من الأضرار على السواء ، كما أنه يظهر التأمين فى صورته الحقيقية التى هو عليها كعملية لا يمكن أن توجد إلا فى نطاق مؤسسة منظمة[2] .

٢ ــ التامين البحرى فى الفقه الفرنسى :

والتأمين البحرى كما يعرفه « ريبير » عقد بمقتضاه يقبل شخص (المؤمن) أن يعوض شخصاً آخر (المستأمن) عن ضرر يتحمله بمناسبة رسالة بحرية ويتمثل فى خسارة حقيقية فى قيمة الشىء ، وذلك مقابل قسط وفى حدود مبلغ معين لا يمكن أن يجاوز قيمة الأشياء الهالكة[3] .

ويقول « ريبير » فى تعريف آخر له إنه : « عقد بمقتضاه يقبل شخص اسمه المؤمن أن يعوض آخر اسمه المستأمن عن ضرر يتحمله فى رسالة بحرية نتيجة أخطار معينة فى حدود المبلغ المؤمن عليه ، ومقابل سداد القسط[4] » . والفارق الجوهرى بين التعريفين ، هو ظهور عنصر الخطر فى التعريف الثانى وإغفاله فى الأول .

أما « بونكاز » فيعرفه بأنه : « عقد بموجبه يتعهد شخص (المؤمن) فى مواجهة آخر (المستأمن) مقابل مبلغ معين يسمى (القسط) بأن يعوض الأضرار التى تصيب ذمة المستأمن نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية .

---

(١) Hémard : Théroie et Pratique des assurances terrestres, Paris, 1925, No. 42 pp. 73-74.

(٢) Picard et Besson : Traité général des assurances en droit français Paris, 1938, t. 1, P. 8.

(٣) Ripert : Précis de driot maritime, 7e éd. Paris 1956 No. 588, P. 368

(٤) Ripert : Droit maritime, 4e éd. Paris 1953, t. 3, No 2379, P. 371

فهو ضمان للأشياء ضد الأخطار البحرية التى تعتبر بحق الطابع المميز للتأمين البحرى[1] » .

ويلاحظ على تعريف « بونكاز » أنه يجعل الخطر البحرى le risque de mer أساس التأمين البحرى ، أما « دى سميه » فيعرف التأمين البحرى بأنه « عملية يعد بموجبها أحد الأطراف (المؤمن) الطرف الآخر (المستأمن) بأن يقدم له مقابل أداء يسمى القسط عوضاً مالياً له أو للغير عندما يتحقق بالنسبة لأشياء معينة يتفق عليها خطر من الأخطار التى تعتبر عمليات الملاحة أو النقل البحرى سبباً أو مناسبة أو مكاناً لها[2] » .

والواقع أن هذا التعريف يجمع عناصر التأمين البحرى فهو يبين أطراف العملية والقسط باعتباره ثمن الخطر ، ثم التعويض وصاحب المصلحة فى التأمين (المستأمن أو الغير المشترط لصالحه التعويض) والأموال المؤمن عليها ، والأخطار التى يشملها التأمين البحرى والتى يرى دى سميه أنها الأخطار التى تكون الملاحة أو عملية النقل البحرى سبباً أو مناسبة أو مكاناً لها ، أى يكفى فى نظره مجرد تحقق الخطر فى أثناء عملية ملاحية أو فى أثناء نقل بحرى أو بمناسبة أحدهما حتى يمكن القول أن هذا النوع من الأخطار ، يضمن التأمين البحرى ما يترتب عليه من أضرار ، بقطع النظر عما إذا كان الخطر فى ذاته من الأخطار البحرية ، أم أنه ليس كذلك . وهذا هو الفارق الجوهرى بين هذا التعريف وتعريف بونكاز الذى يجعل من الأخطار البحرية نقطة الارتكاز فى التأمين البحرى .

ويقترب تعريف شوفو من تعريف بونكاز من هذه الناحية حيث يعرف الأول التأمين البحرى بأنه « عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن فى مواجهة المستأمن

---

(1) هذا التعريف منقول عن
Bessé : Assurance maritime sur corps, la clause Franc Sauf, Paris 1957.

(2) De Smet : Traité théorique et pratique des assurances maritimes, t.1., Paris, 1959, No. 5, P. 42.

مقابل أداء قسط بتعويض الضرر الذى يصيبه فى أموال معينة أو مصالح له نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية[١] » .

والواقع أن هذين التعريفين يقتربان من تعريف ليون كان ورينو حيث عرفا التأمين البحرى بأنه ليس إلا أحد أنواع التأمين الذى يعرف بأنه عقد بمقتضاه يتعهد شخص (المؤمن) مقابل أداء يسمى القسط أو ثمن التأمين بتعويض شخص آخر (المستأمن) عن الأضرار التى قد يتحملها الأخير نتيجة تحقق أخطار معينة ، فإذا كان محل التأمين أخطاراً بحرية فإننا نطلق عليه التأمين البحرى[٢] .

أما مشروع القانون الفرنسى فى سنة ١٩٥٨ فيما يتعلق بالتأمين البحرى فقد نص على أن هذا الباب يحكم كل عقد تأمين يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية (المادة الأولى) وغرض هذه المادة أن تضع تفرقة بين العقود الخاضعة لقانون التأمين البرى الصادر فى ١٣ يوليو سنة ١٩٣٠ والعقود التى تغطى أخطار النقل البحرى[٣] .

٣ ــ القانون الانجليزى :

عرف قانون التأمين البحرى سنة ١٩٠٦[٤] عقد التأمين البحرى فى مادته الأولى بأنه عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المستأمن وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية .والمقصود بالخسائر البحرية «الخسائر

---

(١) Chauveau (P) : Traité de droit maritime, Paris, 1958, No. 984, P. 655.

(٢) Lyon-Caen et Renault : Traité de droit Commercial, 4e éd. Paris 1912, t.6, No. 1088, P. 228.

(٣) راجع أعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ص ٦ وص ٢٥ وكذلك : De Smet, Op. Cit. No. 5 bis, P.43

(٤) Marine Insurance Act, 1906.

المتعلقة بمخاطرة بحرية Marine adventure . ويرى أرنولد[1] أن المخاطرة البحرية تتحقق فى الأحوال الآتية :

أ ـ عندما تتعرض سفينة أو بضاعة أو أى منقولات أخرى لأخطار بحرية Maritime Perils .

ب ـ عندما تتعرض للأخطار البحرية البضاعة أو السفينة أو أى أموال أخرى تؤدى إلى اكتساب أى أجرة Freight أو عمولة أو ربح أو أى كسب مالى آخر .

حـ ـ أى مسئولية تجاه الغير يتحملها مالك المال المؤمن عليه أو صاحب المصلحة فيه أو المسئول عنه بسبب أخطار بحرية . فالمخاطرة أو المغامرة البحرية التى تعتبر أساس التأمين البحرى فى القانون الإنجليزى هى التى يكون محلها إذن تعرض الأموال المؤمن عليها لأخطار بحرية .

والتعريف الذى أتى به القانون الإنجليزى للتأمين البحرى هو فى الواقع تعريف عام ولكنه وإن كان لم يذكر صراحة جميع عناصر العقد ، فإنه يمكن أن يستفاد منه ضمناً هذه العناصر جميعاً .

ولا نرى أن هناك تعريفاً قد فصل كل عناصر التأمين مثل تعريف Marshall وهو وإن كان قد جاء خاصاً بعقد التأمين بصفة عامة ، إلا أنه يمكن أن يطبق على التأمين البحرى الذى ليس سوى أحد أنواع التأمين .

ويقول مارشال فى تعريفه : «إن التأمين عقد يتعهد بمقتضاه أحد الأطراف مقابل مبلغ متفق عليه بتعويض آخر عن تحقق أخطار معينة يتعرض لها الأخير ، أو ضد حدوث بعض الحوادث . ويسمى الطرف الذى يأخذ الخطر على عاتقه

---

(1) Arnould : The law of Marine Insurance and average, 15 th. ed., by Lord Chrorley & Bailhache, London, 1961, Vol.1, No. 1., p. 3,4.

ويراجع أيضاً : De Hart (E) & Simey : The marine Insurance Act, 1906, with notes, London 1907. P. 1.

بالمؤمن وأحياناً بالمكتتب [1] (Underwriter) ، ويسمى كذلك لكتابة اسمه أدنى وثيقة التأمين ، أما الطرف الذى يتمتع بحماية التأمين فاسمه المستأمن ، والمبلغ الذى يدفع للمؤمن كثمن للخطر يسمى القسط ، والأداة المكتوبة التى يدرج فيها العقد ويتحول إلى سند تسمى وثيقة التأمين [2] . فعقد التأمين إذن عقد تعويض لا يقصد به تحقيق ربح إيجابى وإنما تفادى خسارة ممكنة [3] .

٤ ـ القانون المصرى :

عرفت المادة ١٧٣ من التقنين البحرى المصرى التأمين البحرى الذى يعبر عنه التقنين بالسيكورتاه البحرية ، وقد جاء فى هذا النص أن « السيكورتاه البحرية هى عقد به يتكفل المؤمن الذى هو صاحب السيكورتاه للمؤمن له الذى هو صاحب البضائع أو السفينة أو نحوها فى مقابلة عوائد تسمى معلوم السيكورتاه [4] بأن يدفع بقــدر المبلغ المعين فى مشارطة السيكورتاه [5] الخسارات التى تحصل للمؤمن له بحادثة بحرية فى الأشياء المعرضة لأخطار السير فى البحر » . ويمكن القول وفقاً لهذا النص إن التأمين البحرى هو عقد

---

(١) يلاحظ أن كلمة المكتتب ـ ويسمى كذلك بالعربية نتيجة اكتتاب أكثر من مؤمن فى وثيقة تأمين واحدة ـ ليست هى الترجمة الدقيقــة لكلمــة Underwriter ، ولكنها تؤدى المعنى المقصود من الاصطلاح الانجليزى اذ أن الاصطلاح الانجليزى قد جاء نتيجة لتوقيع المؤمن أدنى وثيقــة التأمين كما يبين فى المتن ، ومع ذلك يقول البعض ان المــؤمن يســمى Underwriter ، " because he subscribes or underwrites the policy "

وهــذا القول أن صح يؤدى الى تطابق الترجمة العربية للاصلاح الانجليزى . راجع Chalmers & Owen : Digest of the law of marine insurance, London, 1901, P. 1.

(٢) هذا التعريف مذكور فى Dover (V.) a Handbook to marine insurance, 6th ed., London 1962, P. 329.

(٣) Dover, Loc. Cit.

(٤) والمقصود بهذا « القسط » .

(٥) والمقصود بها « وثيقة التامين » .

يتعهد بمقتضاه شخص (المؤمن) لشخص آخر (المستأمن) مقابل أداء من الأخير وهو القسط بأن يعوض الأضرار التى تصيب المستأمن نتيجة تحقق حادث بحرى . ويؤخذ على هذا التعريف إغفاله لعنصر هام فى التأمين وهو عنصر المصلحة إذ أن التعويض فى التأمين البحرى لا يدفع دائماً للمستأمن كما قد يفهم من نص المادة ١٧٣ من التقنين البحرى ، وإنما يدفع لصاحب المصلحة فى التأمين . وكما قد يكون المستأمن (الطرف المتعاقد فى التأمين) هو صاحب المصلحة فإنه (أى صاحب المصلحة) ربما يكون أيضاً شخصاً آخر من الغير وقد يحدث ألا يكون هذا الغير معروفاً وقت التعاقد(١) .

٥ ــ التعريف المعتمد :

ونرى أن التعريف الذى يجمع بين صفتى الاختصار والشمول هو تعريف « فيليبس » حيث يعرف التأمين البحرى بأنه « عقد مقابل قسط متفق عليه ، يدفعه شخص له مصلحة فى سفينة أو أجرة أو بضاعة تخضع لأخطار بحرية ، يتعهد آخر بتعويضه عن بعض أو هذه الأخطار فى أثناء مدة أو رحلة معينة » (٢) ويمكننا أن نعتمد على هذا التعريف لعملية التأمين البحرى ، بعد تعديل يسير فيه بحيث يجمع كل عناصر العملية ، فنقول : إن التأمين البحرى هو عقد يتعهد المؤمن بمقتضاه ومقابل أداء قسط من المستأمن ، بتعويض الأخير أو شخص له مصلحة فى محل التأمين (سفينة أجرة أو بضاعة) عن الأضرار التى تحدث نتيجة تحقق أخطار بحرية محددة خلال مدة أو رحلة معينة .

هذا التعريف السابق فضلاً عن أنه يتميز عما سبقه من تعاريف ، بجمعه كل عناصر التأمين البحرى (أطرافه ، عنصر المصلحة ، الخطر ، الأموال

---

(١) وتعرف هذه الصورة من التامين لمن يثبت له الحق فيه To whom it may or shall appertain, pour le compte de qui il appartiendra.

(٢) Phillips (W.) : A Treatise on the law of insurance, 5th ed. Vol. I, New York, 1867, No. I, P. I.

المؤمن عليها ، القسط) فإنه يبين صورتى التأمين البحرى ، أى التأمين لمدة معينة والتأمين على رحلة معينة .

٦ ـ اهمية التامين البحرى :

إذا ما نظرنا إلى السفن التجارية التى تجوب المحيطات والبحار فى العالم ، وإذا ما قدرنا قيمة هذه السفن التى تعتبر بحق أهم أداة للربط بين مختلف بقاع المعمورة والتى تقوم بأجل خدمات للتعامل البشرى ، لوجدناها تمثل ثروة ضخمة هائلة . إذ قد تصل قيمة إحدى السفن إلى عشرات الآلاف من الجنيهات كما قد يصل وزنها إلى عشرات الآلاف من الأطنان [1] ، وتتسع لنقل أحجام ضخمة ، كما قد تصل قيمة المواد التى تقوم بنقلها من ميناء إلى آخر إلى ملايين الجنيهات . كل هذا فى الوقت الذى تتعرض له أضخم هذه السفن حجماً لأخطار جسيمة فى أثناء سيرها فى البحر ، الأمر الذى قد يعرضها وحمولتها لأضرار بالغة ، قد تصل فى بعض الأحيان إلى الهلاك الكلى ، ولو تصورنا احتمال تعرض هذه الثروة الضخمة للهلاك ، دون أن يكون هناك ما يؤمنها ضد تحقق هذه المخاطر ، لأدى ذلك إلى القضاء تماماً على التجارة الدولية ، ومن هنا تنبثق أهمية التأمين البحرى .

---

(١) يلاحظ أن مقدار وزن السفينة تتم معرفته بمعرفة حجم كمية الماء المزاغ بوساطة السفينة عند تعويمها فى البحر • ويراعى فى بناء السفينة أن كل جزء منها لابد أن يساوى الآخر فى وزنه ، وان اختلف عنه فى الحجم . فقد يتصور مثلا أن السفينة عبارة عن خمسة أقسام قد يكون القسم الذى يحتوى على الماكينات أصغر فى الحجم من ذلك الذى يحتوى على عنبر من عنابر السفينة ، ولكن لابد أن يكون مساويا له فى الوزن حتى تتساوى كمية الماء المزاغ بوساطة كل قسم ويجب أن يغطس كل قسم من أقسام السفينة على أعماق مختلفة ، ويلاحظ أن كل ٣٥ مترا مكعبا من ماء البحر تساوى طنا واحدا أى ٢٢٤٠ رطلا لأن القدم المكعب من ماء البحر يساوى ٦٤ رطلا • هذا واذا كانت السفينة تسير فى البحر دون بضـــاعة . Surlest, in ballast فانه يوضع فيها ثقل معين كاف لتغطيسها الى عمق معقول ، راجع هذه المعلومات فى مؤلف :

Winter (W); Marine Insurance 3rd. ed., New York, 1952, P. 84

ومن المجمع عليه أن التأمين البحرى يعتبر جزءاً لا يتجزأ من التجارة الحديثة ، فلا يقوم الناقلون البحريون أو شاحنو البضائع بالتوسع فى أعمالهم إلا بالقدر الذى يتمكنون به من حماية أموالهم خلال التأمين عليها . وعندما لا تتحقق مثل هذه الحماية فإن ذلك يؤدى إلى توقف تيار التجارة المتصل أو إلى سيرها على أسس غير علمية وعندئذ يحل الشك محل الحقيقة ، وتصبح التجارة نوعاً من المضاربة أو المقامرة(١) .

فالتأمين البحرى نظام لا يمكن بدونه للتجارة البحرية أو الملاحة البحرية أن توجد عملاً ، ويمكن القول إنه بدون التأمين تصبح ملكية السفينة واستغلالها مجرد كلمات جوفاء(٢) . فالتأمين يتوقف عليه إذا ازدهار التجارة البحرية إذ أنه قد أدى إلى تطور حجم هذه التجارة بأن جذب إليها رءوس أموال ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر دون أن تشعر بالطمأنينة والأمن اللذين يحققهما التأمين (٣) ومن هنا كان سبب اهتمام الدول به وتكوين المؤسسات الخاصة بممارسة عملياته . إذ للتأمين البحرى ذاتية خاصة تجعله يختلف عن غيره من الأنواع الأخرى للتأمين فله تنظيم قانونى خاص ، كما أن الأخطار التى يغطيها محدودة ولها تعريفات واضحة ، فذاتية القانون البحرى تتطلب أن تكون الشركات والأشخاص الذين يقومون بضمان ما ينتج عن أخطار الملاحة من أضرار من المتخصصين فى ذلك(٤) .

٧ — هذا وتتمتع الجمهورية العربية المتحدة بموقع جغرافى دولى هام كما أن موانيها البحرية من أهم الموانى العالمية فضلاً عن أنها تمتلك الآن أسطولاً

---

(١) Huebner (S) ; Marine Insurance, New York, 1920, PP. 4-5.

(٢) Bonnecase (J) : Le droit Commercial Maritime - Son Paritcularisme 2e ed; Paris, 1931, No. 42, P. 80.

(٣) Danjon : Traité de droit maritime, 2e éd., Paris 1929, T4 No 1432, p. 216

(٤) Govare (J) : L'assurance maritime française, (étude des polices), 2e.éd., Paris 1960 No. 27. P. 26.

تجارياً بحرياً هاماً وتقوم الآن ببناء السفن البحرية فى أحواضها ، هذا إلى جانب أهمية التجارة الدولية بالنسبة لها وبالتالى تنبع أهمية التأمين البحرى عندنا .
وقد جاء فى تقرير الاتحاد الدولى للتأمين البحرى فى الاجتماع المنعقد فى لشبونة فى ٢١ سبتمبر سنة ١٩٦١ :

« إن التأمين على السفن فى الجمهورية العربية المتحدة قبل ١٩٥٦ كان يتم معظمه فى سوق لندن للتأمين ومنذ سنة ١٩٥٧ اتخذت الشركات العربية خطوات هامة نحو تطوير سوق التأمين العربى على السفن وقد قبلت هـــذه الشركات الآن تغطية جزء رئيسى من سفن الأسطول العربى وأعادت التأمين على الباقى فى الأسواق العالمية ، ولهذا زادت حصيلة أقساط التأمين على السفن فى الجمهورية العربية المتحدة الأمر الذى وطد بقوة سوق التأمين على السفن فى الجمهورية العربية المتحدة[1] .

وقد جاء أيضاً فى هذا التقرير : أن هيئة قناة السويس تنشئ حوضاً عائماً فى بور سعيد سيكون من أكبر الأحواض العائمة فى الشرق الأوسط ، ويؤسس ليتسع لسفن فوق ٥٥٫٠٠٠ طن . وإذا كان هذا هو شأن الملاحة البحرية والتأمين البحرى لدينا ، فإنه على الرغم من ذلك لم تنشأ عندنا — حتى الآن — مؤسسة متخصصة فى عمليات التأمين البحرى ، إذ ما زالت تقوم بهذه العمليات الشركات العامة للتأمين بكل أنواعه ، برغم أهمية وجود شركات خاصة بهذا النوع من التأمين ، وتنبع هذه الأهمية فى الحقيقة من أن أخطار النقل البحرى تكون عادة أشد جسامة من أخطار النقل النهرى أو البرى ، لهذا يحكم التأمين البحرى قواعد قانونية خاصة[2] ويتطلب وجود مثل هذه الأخطار المختلفة فى طبيعتها عن غيرها من أنواع الأخطار الأخرى ، وجود تنظيم فنى خاص ، وهيئة متخصصة تمارس عمليات التأمين البحرى . ولعله

---

(١) راجع النسخة الانجليزية من هذا التقرير ، مكتبة معهد التأمين بلندن
The Chartered Insurance Institute.

(٢) Govare : Op. Cit., No. 381, P. 220 et. S.

من المرغوب فيه أن تنشأ لدينا مثل هذه الهيئة لتكون سوقاً للتأمين البحرى فى الشرق الأوسط ، وذلك أسوة بما تم من إنشاء مؤسسة لشئون النقل البحرى فى الجمهورية العربية المتحدة(١) .

٨ – ولكن هل يعنى كل ذلك أن قواعد التأمين البحرى لها طبيعة مستقلة بذاتها تماماً عن بقية قواعد فروع القانون الأخرى ؟

إنه وان كانت نظم القانون البحرى تحتفظ حقاً بطابع خاص فيما يتعلق بتطبيقها للقانون البحرى ، فإن هذا لا يمنع أن الأساس الذى تستند عليه هذه النظم واحد فى كل فروع القانون(٢) وهذا هو شأن التأمين البحرى باعتباره من نظم القانون البحرى . وبرغم تنظيم التقنين البحرى المصرى للتأمين البحرى فى المواد من ١٧٤ إلى ٢٣٤ فإن التقنين المدنى قد وضع أحكاماً لعقد التأمين (المادة ٧٤٧ وما بعدها) ، وهذه النصوص تسرى على عقد التأمين البحرى بالقدر الذى لا تتعارض فيه مع التقنين البحرى وهذا طبعاً حالة خلو التقنين البحرى من نص واجب التطبيق .

٩ – مصادر التامين البحرى :

رأينا فيما تقدم أن التأمين البحرى وإن كانت تحكمه قواعد قانونية خاصة به تتفق وطبيعته ، إلا أنه يخضع مع ذلك – وفى حالات خاصة – للنظرية العامة فى العقود إذ أن القواعد التى تحكم عقد التأمين البحرى مستقاة بلا شك من أحكام القانون العام ولكن هناك قواعد معينة خاصة بهذا العقد ، وتكفى لأن تضفى عليه طبيعة خاصة ، وليست هذه النصوص فى معظمها مجر د تعبر

---

(١) وقد صدر فى ٢٦ مارس ١٩٥٩ قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٨٨ لسنة ١٩٥٩ بانشاء هيئة عامة لشئون النقل البحرى ، ثم صدر القانون رقم ١٤٦ لسنة ١٩٦١ بانشاء المؤسسة العامة للنقل البحرى ، واخيرا القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بانشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى وقد حددت المادة الثالثة من هذا القانون اختصاص هذه الهيئة بحيث أصبحت تهيمن على كل عمليات النقل البحرى فى الجمهورية .

(٢) Bonnecase, OP. Cit. No. 133. P. 276 et S.

عن إرادة المشرع ، ولكنها تجد سببها فى طبيعة الخطر الذى تضمنه وفى الطابع الخاص لنوع عملية النقل التى تتعلق به[1] .

القانون الفرنسى :

وينظم القانون الفرنسى أحكام عقد التأمين البحرى فى المجموعة التجارية (سنة ١٨٠٨) فى الباب العاشر من الكتاب الثانى (المواد من ٢٣٢ إلى ٣٩٦) وتعتبر بعض هذه القواعد آمرة ، خاصة فيما يتعلق بشروط صحة العقد . وما هذه القواعد إلا انعكاساً لطبيعة هذا العقد . ولكن أغلب النصوص التى تحكم التأمين البحرى ليست إلا مكملة لإرادة المتعاقدين ويمكن أن يحل محلها شروط عقدية ويحدث هذا غالباً فى العمل لأن نصوص المجموعة التجارية لا تسد حاجة العمل نظراً لقدمها[2] ، هذا وقد تم تعديل بعض هذه القواعد وإلغاء الآخر بقانون ١٢ أغسطس سنة ١٨٨٥ .

وبمقتضى قانون صادر فى ٢٤ يونية ١٩٤٧ تم تشكيل لجنة لتعديل المجموعة التجارية الفرنسية وتضم هذه اللجنة لجنة فرعية للقانون البحرى .

وهناك مشروع لقانون التأمين البحرى تقدمت به الجمعية الفرنسية للقانون البحرى إلى هذه اللجنة حيث قامت بتعديله ، ثم عرض على لجنة تعديل القانون التجارى التى قامت بدورها ببعض تعديلات فيه . وينقسم مشروع القانون إلى أربعة فصول : الأول خاص بالتأمينات البحرية بصفة عامة ، والثانى يختص بالتأمين على السفن ، والثالث فصل خاص بالتأمين البحرى على البضائع ، والفصل الرابع كرس لبعض أنواع أخرى من التأمينات البحرية .

ويستوحى مشروع القانون الجديد فى نصوصه روح القانون الإنجليزى فى التأمين البحرى [3]. وقد أصبح عقد التأمين البحرى يفرغ الآن فى وثيقة

---

(1) Louge (J) : L'Assurance maritime et les risques terrestres, Thèse, Aix, 1921, No. 49 pp. 54-55.

(2) Chauveau, Traité ..... , Op. Cit., No 982, P. 653.

(3) جاء هـــذا فى تقرير اللجنة الفرعية للقانون البحرى المقدم الى لجنة القـــانون التجـــارى بكامل هيئتهـــا . راجع اعمال لجنـــة تعديل القانون التجارى الفرنسى جـ ٦ ص ١٧٧ .

نموذجية مفصلة وكاملة ، وتكون تقنيناً صغيراً للتأمين البحرى حل فى العمل محل نصوص المجموعة التجارية [1] .

وفى فرنسا الآن وثيقتان نموذجيتان للتأمين البحرى إحداهما على السفن وهى وثيقة أول ديسمبر سنة ١٩٤١ والمعدلة فى أول أكتوبر سنة ١٩٤٦ ثم أول يناير ١٩٥٥ ،والثانية وثيقة التأمين على البضائع وهى وثيقة ١٧ أغسطس سنة ١٩٤٤ المعـــدلة فى أول يناير سنة ١٩٤٧ والتى كملت فى ٢٨ مايو سنة ١٩٥٣ . ووثيقة التأمين على السفن اتباعها إلزامى فى فرنسا بالنسبة للتأمين الذى يعقد على أى سفينة بحرية [2] مع استبعاد سفن الصيد والنزهة والسفن الشراعية والسفن ذات المحرك الإضافى أو المساعد à moteur auxiliaire [3]. أما وثيقة التأمين على البضائع فهى تغطى البضائع التى تشحن على السفينة ، وتعقد بوساطة الشاحنين[4] أو لمصلحتهم[5] .

١٠ ـ القانون الانجليزى :

ينظم أحكام التأمين البحرى فى انجلترا قانون التأمين البحرى سنة ١٩٠٦ وقد قنن هذا القانون ما استقرت عليه أحكام القضاء الإنجليزى فى مـــادة

---

(١) Chauveau, Traité..., No. 982, P. 653.

(٢) Govare, OP. Cit, No. 137 P. 93.

(٣) وتنقسم وثيقة التأمين الفرنسية على السفينة الى ثمانية فصول (١) الأخطار المغطاة (٢) الأخطار المستبعدة (٣) مدة الخطر (٤) نطاق وحدود التأمين (٥) تحديد قيمة التأمين (٦) حقوق والتزامات المستأمن (٧) تسوية التعويض (٨) الاختصاص القضائى .

(٤) شوفو ، القانون البحرى ، المرجع السابق ، رقم ٩٨٨ ، ص ٦٨٥ .

(٥) تنقسم وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع الى عشرة فصول (١) موضوع نطاق التأمين (٢) الأخطار المستبعدة (٣) زمان ومكان الأخطار المؤمن ضدها (٤) القيم المؤمن عليها (٥) التزامات المســـتأمن (٦) معاينـــة الأضرار والخســـائر (٧) تسوية الأضرار والخسائر (٨) بطلان وفسخ التـــأمين (٩) الاختصاص القضائى (١٠) نصوص خاصـــة بوثيقة الاشتراك Police d'abonnement .

التأمين البحرى (١) ولكنه مع ذلك لا يمكن القول بأن هذا القانون هو المرجع الوحيد لمعرفة أحكام التأمين البحرى الإنجليزى . فقانون التأمين البحرى الإنجليزى يتكون من جزءين :

أولاً : أحكام قانون سنة ١٩٠٦ Statutory Law» .

ثانياً : ال Common Law . ولكن مع ذلك يظل قانون ١٩٠٦ هو المرجع الرئيسى لمن يمارس التأمين البحرى عملاً فى المسائل القانونية ولكنه لا يمكن أن يقف بمفرده(٢) .

هذا وإن كان قانون التأمين فى انجلترا يعتبر جزءاً من القانون التجارى Mercantile Law بصفة عامة ، فإن أهميته لمن يهتم بالجوانب العملية للقانون البحرى تتطلب دراسته فى مؤلف يعالج موضوعات القانون البحرى بصفة أساسية ، فضلاً عن ذلك فإن المصالح التى يحميها التأمين تقودنا غالباً إلى اكتشاف صلة وثيقة ، بهذا الخصوص ، بين القانون التجارى والقانون البحرى ، مثال ذلك ، فيما يتعلق ببحث بعض مسائل معينة مثل انحــراف السفينة عن رحلتها الأصلية وصلاحية السفينة للملاحة ثم الخسارة العمومية(٣). فهذه المسائل وإن كانت تدخل فى صميم القانون البحرى إلا أن بحثها بصدد التأمين البحرى على وجه الخصوص ، يثور فى حالات كثيرة الأمر الــذى يؤدى إلى بحث التأمين البحرى بين موضوعات القانون البحرى برغم أنه يعتبر بحسب الأصل فرعاً من قانون التأمين الذى يعد فى انجلترا جزءاً من القانون التجارى .

---

(١) لهذا يسمى هذا القانون
" An Act to codify the Law relating to Marine Insurance. "

(٢) Dover (V) : A Handbook to marine Insurance, 6th ed., London 1962, P. 327.

(٣) Chorley & Giles : Shipping Law 4th. ed., London 1959, P. 278.

هذا ولما كان التأمين البحرى عقداً فإنه يخضع بهذه الصفة للنظرية العامة فى العقود ، بالقدر الذى لا تتعارض فيه مع الطبيعة الخاصة لعقد التأمين البحرى ، ويقول أحد الشراح الإنجليز إنه لو كان قانون العقد Law of Contract مقنناً فى إنجلترا ، لكوّن التأمين البحرى فصلاً فى هذا التقنين (١) .

هذا وقد تضمن قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ فى الجدول الأول الملحق به نموذجاً لوثيقة اللويدز الشهيرة ، كما تضمن قواعد تفسير هذه الوثيقة وتعتبر هذه القواعد تابعة لنصوص القانون (٢). إلا أن وثيقة اللويدز وإن كانت تتضمن البيانات الجوهرية اللازمة لعقد التأمين البحرى ، فإنها لاحتفاظها بشكلها التقليدى القديم ، لا تكفى وحدها لسد الحاجات العملية المتزايدة المتجددة ، لهذا عرفت سوق التأمين البحرى الإنجليزى ما يعرف بشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين Institute of London Underwriters (٣).

وقد كانت الحاجة إلى توحيد شروط التأمين ظاهرة ، ولكنه لم يتم توحيدها إلا بعد تأسيس مجمع لندن لمكتتبى التأمين سنة ١٨٨٤ . وقد أنشىء هذا المجمع بقصد حماية مصالح مكتتبى التأمين (المؤمنين) ومن أهم وظائفه أن يمد أعضاءه ، وكل من يهمه الأمر بالمعلومات ، والبيانات التى قد تكون ذات فائدة للمؤمنين ، وأن يناقش ويبت فى الأمور التى تهم المؤمنين ، ويصدر نشرات عامة للتعبير عن وجهة نظره فى هذه الأمور . ويعقد المناقشات وينظم المحاضرات ويصدر التقارير فى الأمور التى تستحق اهتمام المؤمنين . ويقوم المجمع كذلك بتأييد أو معارضة الإجراءات التشريعية وغيرها من الإجراءات التى قد تؤثر على مصالح المؤمنين ، ويقوم بكشف ومنع عمليات الغش التى يمكن أن تحدث فى العمل أو يشرع فى القيام بها ويكشف

---

(1) Chalmers : Marine Insurance, Act 1906, 5th sd., London 1956, P. 135.

(٢) Ibid, P .144 ، وقد تضمن القانون فى جدوله الاول سبع عشرة قاعدة لتفسير وثيقة التامين البحرى .

(٣) ويرمز له I. L. U.

ما يكون قد وقع منها ، تلك العمليات التى تقع على السفن أو البضائع أو أى مال يمكن أن يكون محلاً للتأمين البحرى ، ويؤثر بالتالى على مصالح المؤمنين ، كما يقوم باتخاذ الإجراءات القانونية نحو هؤلاء الأشخاص الذين يمارسون هذا الغش . ومن حق المجمع أن يشترك فى عضوية أو يندمج فى الجمعيات والهيئات التى تتشابه أغراضها مع أغراضه والتى تستطيع أن تسير قدماً بأغراض المجمع ، وأن يسمح باشتراك أو اندماج هذه الجمعيات أو الهيئات من هذا النوع فيه ، كما على المجمع أن يؤيد ويحمى مصالح المؤمنين بصفة عامة ومن حقه أن يقوم بكل الأعمال القانونية التى من شأنها تحقيق الأغراض السابقة جميعها أو أحدها[1].

والآن قد لاقت شروط التأمين البحرى التى تحمل تسمية « شروط المجمع 'Institute Clauses' » قبولاً دولياً ، وقد برز أثرها بوضوح فى أسواق التأمين الخارجية حتى فى المجالات التى تتطلب فيها الظروف المحلية لهذه الأسواق شروطاً خاصة[2]. ويذهب رأى إلى تقسيم شروط التأمين البحرى إلى قسمين كبيرين[3] :

(ا) شروط السوق Clauses of the market : ويقصد بها الشروط التى تصدر وفقاً لتعليمات السوق ، ويعترف بها كشروط رسمية ، فاللجنة الفنية التى تضع هذه الشروط لا تبتكرها من تلقاء ذاتها ، فهى ليست سوى هيئة استشارية تعمل كوكيلة عن السوق . فعند إصدار شرط جديد ، فإن خطوطه العريضة يتفق عليها جماعات المؤمنين المعنية بالأمر ؛ ويمكن تقسيم شروط السوق المتعلقة بالبضاعة إلى نوعين :

---

(١) راجع محاضرة بعنوان :
The work and functions of the institute of London Underwriters
ألقاها فى معهد التأمين بلندن W. Ridley سنة ١٩٦٠ ومنشورة فى J.I.I.L., Vol, 48, P. 150

(٢) Dover (V). : Analysis of Marine and other insurance clauses 8th ed., London 1960, PP. 3,4.

(٣) راجع محاضرة بعنوان : Some reflections on Marine Insurance Clauses
ألقاها فى معهد التأمين بلندن G. Hoult سنة ١٩٤٦ ومنشورة فى J.I.I.L., Vol, 35, P. 113

١ — شروط عامة مثل شروط المجمع للبضاعة Institute Cargo Clauses .

٢ — شروط خاصة تتعلق بأنواع معينة من المعاملات التجارية مثل تجارة الغلال والحوت والمطاط .

وقد جاءت نتيجة أن هناك بعض أنواع التجارة يكون من المرغوب فيه أن ينظم التعامل فيها شروط موحدة خاصة .

(ب) شروط مكان السوق Clauses of the market-place : والمقصود هنا السوق بمعناها المكانى ، والشروط التى من هذا النوع توجد فى العمل ، دون أن يعرف لها واضع معين أو أصل واضح محدد وتوجد عادة فى التأمين على البضاعة ولكنها يمكن أن توجد أيضاً فى التأمين على السفن . ولكن أى النوعين من الشروط يفضل الآخر ؟ لاشك أن الجميع يوافقون على أن الراجح أن الشروط التى تأخذ حظاً من البحث والتمحيص وتعرض لمناقشتها ونقدها تفضل غيرها من الشروط ، ومعيار الشرط الصالح للعمل من غيره أن الشرط الصالح هو الذى يعمل على التوفيق بين مصلحة طرفى العقد (المؤمن والمستأمن) على حد سواء ، وشروط النوع الأول (شروط السوق) تأخذ فى اعتبارها هذه المسألة . أما الشرط غير الصالح فإنه ذلك الذى يغالى فى حماية مصلحة أحد الطرفين متجاهلاً مصلحة الطرف الآخر ، وهذا هو عيب الشروط غير الرسمية (شروط مكان السوق) فإنها لكى تجلب نفعاً للمستأمنين تتغاضى غالباً عن الحماية اللازمة لمصالح المؤمنين .

١١ — هذا ولا تغطى شركات التأمين كل الأخطار التى يمكن أن تتعرض لها السفينة أو البضاعة ، بحيث يبقى فى النهاية جزء من هذه الأخطار على عاتق المستأمن ، ولما كان هذا الجزء قد يصل فى بعض الأحيان إلى حد من الجسامة بحيث يرهق المستأمن ويعرض أمواله للخطر ، لهذا ، وحتى تتحقق الفائدة من نظام التأمين ، كان من المحتم أن يلجأ المستأمنون إلى طريقة

لتغطية الأخطار التى لا تقبل شركات التأمين تغطيتها ، وكانت هذه الطريقة هى إنشاء جمعيات التأمين التبادلية (١) . وأساس فكرة هذه الجمعيات أن يشترك المستأمنون فى مجموعة واحدة لتغطية أخطار متماثلة يتعرضون لها جميعاً وتعويض الأضرار التى قد تصيب أحدهم نتيجة تحقق هذه الأخطار ، هذا ويحصل الاشتراك من الأعضاء بنسبة حجم الأخطار التى يطلب العضو فى الجمعية ضمانها (٢) ، ولكن لا يدفع كل مشترك اشتراكه على وجه التحديد إلا بعد تقدير التعويضات التى تدفع خلال مدة محددة لكل من يصيبه ضرر منهم ، من جراء تحقق أحد الأخطار المتفق على تغطيتها ، ذلك أنه لا يمكن أن يعرف مقدماً مقدار هذه التعويضات حتى يتم تحديد اشتراك كل عضو فى ضوء ذلك ، كما لا يمكن اتباع طريقة شركات التأمين فى تحديد قسط معين ومقدماً إذ أن جمعيات التأمين التبادلية مقصورة على عدد معين من الأعضاء ، وعلى ضمان ما ينتج من أضرار عن أخطار محددة بحيث لا يمكن تطبيق الأساس الفنى الذى تتبعه شركات التأمين فى هذا المجال . ويترتب على هذا أنه بينما نجد فى شركات التأمين أن القسط محدد وثابت فإن اشتراك العضو فى الجمعيات التبادلية غير محدد ومتغير من فترة إلى أخرى ، كما أنه فى هذا النوع من الجمعيات يقوم العضو بدور المؤمن والمستأمن فى الوقت نفسه (٣) .

وقد لاقى هذا النوع من الجمعيات انتشاراً كبيراً فى مجال التأمين البحرى فى انجلترا ، وكان الغرض الأساسى لها تأمين السفن ذاتها ، وأصبحت الآن تقوم بتأمين ملاك السفن (وفى بعض الأوقات مستأجريها) وذلك أساساً ضد عدد من الأخطار والمسئوليات التى لا تغطيها وثائق التأمين البحرى العادية . هذا وقد يكون هناك فى بعض الحالات جمعية واحدة من هذه الجمعيات تضم أنواعاً مختلفة من الأعمال ، حيث يدخل كل عضو فى واحدة منها (أى من

---

(١) Mutual Insurance Associations

(٢) Huebner, OP. Cit, P. 27.

(٣) Picard & Besson, OP. Cit. No. 4, P. 13.

هذه الأعمال) أو أكثر وفقاً لنوع التأمين الذى يحتاج إليه ، وفى حالات أخرى يكون هناك عدد من الجمعيات تتخصص كل واحدة منها فى نوع معين من الأعمال ولكنها تدار بوساطة إدارة واحدة . هذا وقد تطورت فى الواقع هذه الجمعيات التبادلية وأصبحت تتخذ شكلاً حديثاً يعرف باسم نوادى الحماية والتعويض Clubs of Protection and Indemnity [1] وتغطى هذه النوادى الأخطار والمسئوليات التى ترفض شركات التأمين تغطيتها عادة .

١٢ ـ القانون المصرى :

(ا) التقنين : وردت النصوص التى تحكم التأمين البحرى فى القانون المصرى فى الفصل الحادى عشر من التقنين البحرى الصادر فى سنة ١٨٨٣ ، والذى يرجع أصله إلى المجموعة التجارية الفرنسية الصادرة فى سنة ١٨٠٨ ، والتى أخذت نصوصها البحرية عن الأمر الملكى الفرنسى الصادر فى سنة ١٦٨١ ، ولم تعدل هذه النصوص ، التى أصبحت لا تتفق والحاجات العملية حتى الآن .

إلا أن الحكومة المصرية كونت فى سنة ١٩٣٢ لجنة لتنقيح القانون البحرى وأعدت اللجنة مشروعاً تمهيدياً فى سنة ١٩٣٥ ،حتى تم وضع المشروع النهائى سنة ١٩٥١ إلا أن هذا المشروع لم يصدر فى صورة قانون [2] .

ولما تمت الوحدة بين مصر وسوريا فى سنة ١٩٥٨ شكلت الحكومة عدة لجان لتوحيد التشريعات ، من بينها لجنة توحيد التقنين البحرى التى وضعت مشروعاً للقانون البحرى ، ونظمت التأمين البحرى فى الباب الخامس من هذا المشروع تنظيماً يتفق وتطورات التجارة البحرية ويتبع أحدث أنظمة التأمين البحرى فى العالم .

(ب) العمل : لا توجد لدينا من الناحية الرسمية وثيقة نموذجية موحدة

---

(١) أرنولد ، المرجع السابق ، رقم ١٣٠ ، ص ١١٠ وما بعدها .

(٢) راجع المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى .

للتأمين البحرى تتبعها شركات التأمين كما هو الحال فى فرنسا وإنجلترا ، كما لا توجد شروط موحدة يتعين اتباعها فى سوق التأمين البحرى على غرار شروط مجمع مكتتبى التأمين فى لندن ، إلا أنه بملاحظة العمل عندنا نجد أن شركات التأمين تتبع من الناحية الواقعية وثيقة تكاد لا تختلف من شركة لأخرى، فالوثيقة الصادرة من شركة مصر للتأمين تتبعها كل الشركات الأخرى ، هذه الوثيقة لا تختلف فى جوهرها عن وثيقة اللويدز الإنجليزية كما أن الشروط التى يتم التأمين البحرى لدينا وفقاً لها هى شروط مجمع مكتتبى التأمين فى لندن وتطبع هذه الشروط على ظهر الوثيقة .

من كل هذا يتضح أنه بينما نجد نصوص التقنين المصرى ترجع فى أصلها إلى القانون الفرنسى ، فإن العمل يسير عندنا وفقاً للشروط المعمول بها فى سوق التأمين البحرى الإنجليزى برغم ما بين كل من النظام الفرنسى والنظام الإنجليزى للتأمين البحرى من اختلاف جوهرى فى مسائل عديدة ، ومن هنا تبرز أهمية المقارنة بين النظامين الأمر الذى سنحاول اتباعه فى دراستنا للخطر فى التأمين البحرى حيث تعنى هذه المقارنة فى ذات الوقت دراسة نظرية وعملية للموضوع فى القانون المصرى .

١٣ — فى المجال الدولى :

لم يوجد حتى الآن فى مجال التأمين البحرى جهة دولية يمكنها أن تصدر قواعد موحدة للتأمين البحرى أو تفرض شروطاً موحدة تحكم التأمين البحرى برغم أهمية التوحيد فى هذا المجال ، وما له من فائدة على التجارة الدولية حيث يعود التوحيد عليها بالاستقرار ويؤدى إلى تشجيعها وزيادة حجمها وبرغم أن توحيد القواعد القانونية فى المجال الدولى ليس غريباً على القانون البحرى وقد تم فى مواد كثيرة[1] ، فإنه لا توجد حتى الآن معاهدة دولية فى مادة

---

(١) وأهم المعاهدات الدولية التى تمت فى مجال القانون البحرى تمت كلها فى بروكسل ، من ذلك : معاهدة فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ فى التصادم البحرى ، معاهدة بروكسل فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ فى المساعدة والانقاذ البحرى ، ومعاهدة بروكسل فى ٢٥ =

التأمين البحرى بل لا يوجد حتى وثيقة دولية نموذجية للتأمين البحرى [1] وإن كانت وثيقة اللويدز وشروط مجمع مكتتبى التأمين تلاقى قبولاً دولياً كما سبق أن ذكرنا [2] . إلا أنه لا يفوتنا فى هذا الصدد أن نشير بكلمة إلى الاتحاد الدولى للتأمين البحرى International Union of Marine Insurance حيث دعا مكتتبان ألمانيان فى يوليو ١٨٧٣ عدداً من الشركات الوطنية والأجنبية إلى مؤتمر انعقد فى برلين فى يناير ١٨٧٤ ، وكانت الدول التى مثلت فى هذا المؤتمر هى ألمانيا وروسيا والسويد . وقد تقرر فى هذا المؤتمر الأول تكوين هذا الاتحاد وكانت العضوية فيه مقصورة على الشركات بصفتها الفردية وليس للجماعات التى تسهم فى سوق التأمين البحرى ، وبلغ عدد الأعضاء فى هذا الاتحاد فى سنة ١٩٢٧ مائتى عضو ولم تنضم أى شركة بريطانية إليه حتى سنة ١٩٣٤ ، ومنذ سنة ١٩٣٤ حتى توقف نشاط هذا الاتحاد فى سنة ١٩٣٩ انضمت إليه نسبة لا بأس بها من الشركات البريطانية . وفى سنة ١٩٤٦ أعيد نشاط هذا الاتحاد وأصبحت العضوية فيه لا للشركات بصفتها الفردية ولكن للجماعات الوطنية التى تسهم فى سوق التأمين البحرى . وبهذا أتيح لإنجلترا أن تمثل فيه ليس فقط بوساطة مجمع لندن لمكتتبى التأمين وجماعة ليفربول للمكتتبين ولكن أيضاً باشتراك جماعة اللويدز للمكتتبين . ومن أهم أغراض هذا الاتحاد

= اغسطس ١٩٢٤ بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، ومعاهدة بروكسل فى ٢٥ اغسطس ١٩٢٤ المتعلقة بمسئولية مالكى السفن والتى حلت محلها معاهدة بروكسل فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ ومعاهدة بروكسل فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية ، ومعاهدة بروكسل فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ الخاصة بحصانة سفن الدولة ، وثلاث معاهدات فى بروكسل فى ١٠ مايو ١٩٥٢ : الأولى خاصة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم ، والثانية متعلقة بالاختصاص المدنى فى هذه المادة ، والثالثة بالحجز التحفظى على السفن ، ومعاهدة بروكسل فى ٢٥ مايو ١٩٦٢ المتعلقة بالمسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية .

(1) Chauveau, OP. cit, No. 983, P. 654, Môller (Hans). Selected problems of Maritime law, Course of Doctorate, Cairo University 1960-1961, P. 8.

(٢) راجع سابقا ، رقم ١٠ .

أن يكون مجالاً للاقتراحات المنتجة لتحسين وتطوير عملية التأمين البحرى ، ولحماية المصالح المشتركة للتأمين البحرى من الاعتداء عليها ، ولإتاحة فرص الاتصال بين أسواق التأمين البحرى والمراكز التى تتلقى عروض التأمين البحرى [1] .

من هذا يتضح أن دور الاتحاد الدولى للتأمين البحرى يشبه فى الواقع دور النقابة التى تتكون بقصد الدفاع عن مصالح أعضائها دون أن يكون له أثر أعمق من ذلك بشأن توحيد قواعد التأمين البحرى ، ولعله من الخير أن يتم عقد مؤتمر دولى تبحث فيه أهم المسائل التى تثير تنازع القوانين فى التأمين البحرى ، ومحاولة إيجاد حل موحد لها . من ذلك مثلاً مشكلة تعدد التأمينات البحرية[2] . وقد يحدث هذا التعدد كثيراً ، كما إذا قام مصدر فى ليفربول مثلاً فى إنجلترا بالتأمين على البضاعة المرسلة منه إلى مستورد فى الأسكندرية وذلك تأميناً لمصلحة من يثبت له الحق فيه وكان المستورد قد أمن فى مصر على ذات الشحنة ضد نفس الأخطار دون أن يعلم الأخير بالتأمين الأول فإن الحل فى القانون المصرى ، وهو نفس الحل فى القانون الفرنسى ، يختلف عنه فى القانون الإنجليزى إذ بينما يعتبر الأول أحد التأمينين صحيحاً ، وهو الأسبق فى التاريخ ، والآخر باطلاً ، يعترف الأخير بصحة عقدى التأمين وللمستأمن الحق فى الرجوع على أى المؤمنين وفقاً لاختياره . كذلك تختلف القوانين بشأن الأخطار المغطاة والأخطار المستبعدة فى التأمين البحرى وفى تحديد مفهوم بعض أنواع معينة من الأخطار البحرية (كأخطار البحر وخطأ الربان أو البحارة مثلاً) ، وفى طرق تسوية التعويض ، وفى تحديد الأموال التى يجوز أن تكون محلاً للتأمين البحرى ، وغير ذلك كثير من الأمور الهامة التى يحسن فيها الوصول إلى حلول موحدة وعقد اتفاقات دولية بشأنها .

---

(1) دوفر فى التأمين البحرى ، ص ٥٦ وما بعدها .

(2) انظر لاحقا ، الفرع الثانى من الفصل الثانى من الباب التمهيدى .

١٤ ـ انواع التامين البحـرى :

(١) التأمين على السفن Hull Insurance, assurance sur corps:
لا يقتصر هذا النوع من التأمين على جسم السفينة وحدها وإنما يشمل كذلك أجهزتها وآلاتها وأدواتها ومئونتها وجميع معداتها اللازمة للملاحة .

(٢) التأمين على البضاعة Cargo Insurance, assurance sur Facultés:
يغطى هذا النوع من التأمين السلع ، ولما كانت هذه الكلمة بمعناها العادى تشمل كل الأموال المنقولة عدا النقود فإن دلالتها فى التأمين البحرى تقتصر فقط على البضائع Merchandises ولا تشمل الممتلكات الشخصية أو المؤن التى تخصص للاستعمال على ظهر السفينة [١].

ولما كان الشاحن يرغب فى أن يضمن لبضاعته حماية تامة فإنه يطلب من المؤمن أن يقبل تغطية الأخطار التى يعفى منها الناقل بمقتضى وثيقة الشحن وهذا هو الوضع الأمثل بالنسبة للشاحن عندما يصل إلى الحصول على تعويض من المؤمن عن الأضرار التى لا يستطيع تعويضها من الناقل ، والواقع أن الأخطار المستثناة من الضمان فى عقد النقل تتطابق مع الأخطار المغطاة فى عقد التأمين ، لهذا فإن التفسيرات التى تعطى للاصطلاحات الواردة فى أحد العقدين تنطبق تماماً بالنسبة للآخر[٢] .

والاختلاف الجوهرى بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة أن فى التأمين الأول لا يعرف المؤمن سوى المستأمن نفسه الذى وقع معه وثيقة التأمين وهو المجهز الذى اتفق معه على شروط العقد والملتزم بدفع القسط وصاحب الحق فى التعويض . أما فى التأمين على البضاعة فإن وثيقة التأمين وهى سند قابل للتحويل تعطى لوثيقة الشحن قيمتها الكاملة فى نظر البنوك وملاك البضاعة المتعاقبين[٣] والذين يكون لهم بالتالى الحق فى التأمين ، فالمؤمن والحال

---

(١) تشورلى وجايلز ، المرجع السابق ص ٢٠١ .

(٢) Keate (H) : A Guide to Marine Insurance, 12 th ed. London 1958, PP. 43 - 44

(٣) جوفار ، المرجع السابق ، رقم ٢٨٠ ص ٢٢٠ .

كذلك لا يعرف وقت التأمين من الذى سيثبت له فى النهاية الحق فى التعويض .

(٣) التأمين على الأجرة Freight, Frêt لا تسمح كل التشريعات بالتأمين على أجرة النقل إلا أن القانون الإنجليزى يجيز التأمين على أجرة النقل .

وأجرة النقل فى قانون التأمين البحرى لها معنى أوسع من المعنى الذى يعطى لها فى القانون البحرى بصفة عامة إذ يقصد بها ثلاثة معان فى القانون الإنجليزى :

ا ــ المبلغ الذى يدفعه الشاحن للناقل نظير نقل بضاعة له فى السفينة وتكون مستحقة الدفع عند وصول البضاعة فى ميناء الوصول .

ب ــ المبلغ الذى يتفق على دفعه بين مستأجر السفينة Charterer ومالكها نظير إيجار السفينة بأكملها أو جزء منها بمقتضى سند إيجار Charter party أو أى عقد آخر من عقود النقل.

حــ الربح الذى يتوقع مالك السفينة أن يحصل عليه من نقل البضاعة المملوكة له فى سفينة مملوكة له ويكون هذا الربح فى صورة زيادة فى قيمة البضاعة فى ميناء تسليمها [١] .

١٥ ــ ولم يكن القانون الفرنسى يسمح بالتأمين على أجرة النقل فحرم هذا النوع من التأمين بمقتضى المادة ٣٤٧ منه .

وبهذا كان يستحيل على المجهز أن يقوم بخصم الكمبيالات المسحوبة على مستأجر السفينة إذ لا يطمئن أى بنك إلى الحقوق التى تتضمنها هذه الكمبيالات لأنها قد تهلك نتيجة تحقق خطر من أخطار البحر [٢] .

وبمقتضى قانون ١٢ أغسطس ١٨٨٥ ألغيت المادة ٣٤٧ وعدلت المادة ٢٣٤ على نحو يسمح بالتأمين على أجرة النقل .

---

(١) راجع هذه المعانى بالتفصيل فى مؤلف ارنولد رقم ٢٨١ ص ٢٤٨ .

(٢) ديبير فى القانون البحرى رقم ٢٥٠٠ ص ٤٩٢ .

أما القانون المصرى فتقضى المادة ١٩٠ من التقنين البحرى . ببطلان التأمين على أجرة النقل ويقال فى تبرير حظر التأمين على الأجرة أن المشروع يقصد من هذا الحكم الإبقاء على الصفة التعويضية لعقد التأمين ، والتأمين على الأجرة يعتبر وسيلة لإثراء المجهز دون أن يكون قد فقد شيئاً ما يستوجب تعويضه .

إلا أن هذا التبرير فى الواقع يصدر عن تصوير خاطىء للتأمين بوصفه عقد تعويض ، بل إن طبيعة التأمين ذاتها تقضى بتعويض المؤمن له عن الضرر الذى يلحقه كاملاً سواء فى ذلك ما لحقه من خسارة أو ما فاته من كسب (١) .

هذا وقد أجاز مشروع القانون البحرى التأمين على أجرة النقل ولكن قررت الفقرة الأولى من المادة ٣٣١ منه أنه « إذا عقد التأمين على أجرة النقل التى لم يشترط استحقاقها فى جميع الأحوال فلا يضمن المؤمن إلا ٦٠٪ منها ما لم يتفق على غير ذلك . فهذا الحكم لا يتعلق إذن بالنظام العام ويجوز الاتفاق بين المؤمن والمجهز على ضمان أجرة النقل بأكملها ، فإذا لم يتفق على الضمان الكامل لأجرة النقل فلا يضمن المؤمن إلا ٦٠٪ منها .

وتحديد مثل هذه النسبة أمر غير مفهوم (٢) فى الواقع ، إذ طالما أجاز المشرع مبدأ التأمين على أجرة النقل فليس هناك ما يدعو إلى تحديد نسبة معينة يضمنها المؤمن ، وكان الأجدر بالمشرع أن يقضى بالعكس ، كأن ينص مثلاً على جواز التأمين الكامل على أجرة النقل التى لم يشترط استحقاقها فى جميع الأحوال (أى برغم الحوادث) إلا إذا اتفق الطرفان على تحديد التأمين بنسبة معينة من أجرة النقل . ويبدو أن المشرع لم يستطع أن يتخلص كلية من آثار حظر مثل هذا النوع من التأمين فى التقنين البحرى القائم .

هذه هى أنواع التأمين البحرى الرئيسية ، وإن كانت توجد هناك أنواع أخرى ، إلا أنها ثانوية الأهمية .

---

(١) مصطفى كمال طه ـ المرجع السابق بند ١٠٣٦ ، ص ٩٥٥ .

(٢) نقل المشروع هذا النص عن نص الفقرة الأولى من المادة ٧٠ من مشروع القانون الفرنسى .

١٦ ـ تفسير عقد التامين البحرى :

عقد التأمين من العقود التى يجب تنفيذها وما يتفق مع منتهى حسن النية Utmost good faith وقد قررت المادة ١٧ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ هذا المبدأ عندما نصت على أن « عقد التأمين ينبنى على منتهى حسن النية Uberrimae fidie وإذا لم يراع أحد الطرفين هذا المبدأ يحق للطرف الآخر إبطال العقد» ، على أن ذلك لا يعنى أن العقد يجب تفسيره تفسيراً ضيقاً إذ أن عقد التأمين كغيره من العقود يجب تفسيره وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفى للألفاظ مع الاستهداء فى ذلك بطبيعة التعامل ، وبما ينبغى أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجارى فى المعاملات (م ١٠٥ مدنى) (١) .

ومن المبادئ المقررة أن وثيقة التأمين يجب أن تفسر لصالح المستأمن إذا ثار الشك حول تفسير معنى إحدى كلماتها (٢) . وقد جاء على لسان القاضى Cockburn فى قضية Not man V. Anchor Insurance, 1858 أنه لما كانت « وثيقة التأمين تعتبر من عمل الشركة فإنه يجب عند وجود أى غموض فيها أن يؤخذ بصفة قاطعة ضد الشركة » (٣) .

ولا شك أن هذه الفكرة هى ما يعبر عنها بأن عقد التأمين من عقود الإذعان حيث يفرض المؤمن على المستأمن شروطاً إما أن يقبلها الأخير برمتها أو يرفضها برمتها ، لهذا وجب تفسير العقد لمصلحة الطرف المذعن (٤) .

هذا ويلاحظ أن شروط التأمين البحرى إنما هى اتفاقات تنبع عن

(١) مصطفى طه المرجع السابق بند ٩٩٤ ص ٩١٩ .

(٢) Eldridge (W). Marine Policies, 3rd ed. London, 1938, 51

(٣) نقلا عن دوفر فى مؤلفه ، التأمين البحرى ص ٢٤٤ .

(٤) وتقضى الفقرة الثانية من المادة ١٥١ مدنى بأنه لايجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة فى عقود الاذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن .

حاجات العمل لذا يجب أن تفسر دائماً من وجهة النظر العملية لا الفنية ، وعلى هذا تسير أحكام القضاء الإنجليزى حيث تعطى لكل شرط التفسير الملائم له ويتوقف تفسير كل شرط على العبارات التى يستعملها هذا الشرط[1].

هذا ولما كانت وثيقة التأمين البحرى المستعملة لدينا فى العمل هى وثيقة اللويدز كما أن الشروط التى يتم التأمين البحرى وفقاً لها ، هى شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين .I.L.U فإن التفسير الذى يجب أن يعطى للاصطلاحات الواردة فى وثيقة التأمين البحرى يجب أن يتم وفقاً للقانون الإنجليزى[2] إلا فيما أرادت وثيقة التأمين مخالفة هذا القانون ، وقد حكم فى الولايات المتحدة الأمريكية أن الشرط الذى يدرج فى وثيقة التأمين والذى ينص فيه على خضوع تفسير العقد للتشريع والعرف فى بريطانيا فى مادة التأمين يعتبر شرطاً صحيحاً واجب التنفيذ[3]. وحكم فى ألمانيا كذلك إنه متى كان التأمين قد تم وفقاً لشروط لندن فإن هذه الشروط يجب أن تفسر وفقاً لأحكام القانون الإنجليزى[4].

إلا أن وثيقة اللويدز بوضعها لا يمكن أن تسد حاجة العمل لأن نصوصها القديمة التقليدية أصبحت لا تتمشى مع مقتضيات التجارة الحديثة .

لهــذا فإنه لا تخلو وثيقة تأمين بحرى من إضافة شروط يتفق عليها المتعاقدان سواء أكانت الشروط مرفقة بالوثيقة أم مطبوعة فى حاشيتها ، وبهذا أصبحت النتيجة أنه بدلاً من أن تكون هناك وثيقة للتأمين وجدت أصلاً لتغطية أخطار خاصة فإن الشكل القديم للوثيقة ، قد رمم عن طريق إضافة شروط واستثناءات إليه مما أدى إلى صيرورة هذه الوثيقة سنداً معقداً ،

---

(1) تشالمرز قانون التأمين البحرى سنة ١٩٠٦ ، المرجع السابق ص ١٦٨ .

(2) هانز مولر ، دروسه المشار اليها آنفا ، ص ٩ .

(3) المحكمة العليا لولاية واشـــنطون فى ٢٧ أغسطس ١٩٣٧ ، دور ـ ٣٧ ـ ١٣٩ .

(4) Trib. Sup. Hanséatique فى ٩ ديسمبر ١٩٢٢ دور ـ ٦ ـ ١٣٠ .

بحيث أصبح تفسيرها فى الغالب من الأحوال أمراً على جانب كبير من الصعوبة [1] .

وغنى عن الذكر أنه إذا تعارض شرط من الشروط الخاصة التى تضاف إلى وثيقة التأمين البحرى مع الأحكام الواردة فى الشكل العام للوثيقة فإن حكم هذا الشرط الخاص هو الذى يجب أن يسود [2] .

* * *

---

(١) الدردج ، المرجع السابق ص ٤٨ .

(٢) تشالمرز المرجع السابق ص ١٦٨ .

لمحة تاريخية للتأمين البحرى

١٧ — اهمية الدراسة التاريخية :

لا شك أن القانون وليد البيئة وربيب التطور ، وأنه ما من نظام قانونى إلا ونشأ تحت ضغط احتياجات الجماعة البشرية إليه ، ثم يتطور وفقاً للتطورات التى تطرأ على العلاقات التى يحكمها هذا النظام . وقد ينقضى بحلول نظام آخر حديث محله يقوم بالوظائف التى كان يقوم بها أو بزوال الحاجة التى دعت منذ البداية إلى نشأته .

ولا شك أيضاً أن للدراسة التاريخية أهمية جمة ، إذ أن أساس بعض النظم القانونية الحديثة بجد جذوره فى التاريخ ، ولهذا لا يمكن تفهم هذه النظم دون الرجوع إلى مصادرها القديمة .

والتأمين البحرى وإن كان هو أول أنواع التأمين وأقدمها ، إلا أن تاريخ ظهوره ومكان نشأته لم يعرفا على وجه التحديد ، فأصل التأمين البحرى مازال مفقوداً فى أعماق التاريخ (١) . وكون التأمين البحرى قد سبق فى الظهور كل الأنواع الأخرى من التأمين لا يعنى أن التجارة البحرية أسبق فى الظهور من التجارة البرية ، وإنما لأن الجماعة لاحظت أن درجة احتمال وقوع الأخطار البحرية أكبر بكثير عن سواها من أنواع الأخطار الأخرى ، كما لاحظت الجماعة مدى جسامة الأخطار البحرية ، فشعرت بالحاجة إلى خلق نظام يؤمن تجارتها ضد طغيان البحر وما يحدثه من مخاطر لا يمكن معرفتها أو توقعها مقدماً .

---

(1) Owen (D), Marine Insurance, its Principles and Practical Working (The London Chamber of Commerce, Pamphlet Series, No. 10, 1902.)

فالشعور بالحاجة إلى نظام يؤمن ثروة الإنسان وهى فى البحر ضد ما يهددها من خطر هو الذى أدى فى النهاية إلى نشوء التأمين البحرى ، إلا أنه يجب ألا يتبادر إلى الذهن أن التأمين البحرى قد عرف طفرة واحدة ، ولكن الفكرة الأساسية التى يقوم عليها ، هى التى نبعت أولا من شعور الجماعة ، هذه الفكرة هى تعاون أفراد الجماعة فيما بينهم على حماية أموالهم من المخاطر البحرية التى تهدد ثرواتهم جميعاً . ولم يتخذ تطبيق هذه الفكرة فى نطاق الواقع صورة التأمين البحرى بالمعنى الحديث الذى نعرفه الآن إلا بعد أن مر بصور أخرى تهدف إلى توفير نوع من الحماية ضد أخطار البحر .

وسنعرض فيما يلى للتأمين البحرى كما عرفته الجماعات القديمة ثم نتكلم عن نشأة التأمين البحرى فى أوربا ، وفى النهاية نتكلم عن نشأة التأمين البحرى فى إنجلترا .

١٨ ـ التامين البحرى عند الجماعات القديمة :

ذكر دوفر فى مؤلفه فى التأمين البحرى أن بعض الكتاب قد حاول أن يذهب إلى الماضى البعيد ليبحث عن أصل فكرة التأمين حتى أن أحدهم حاول أن يتلمس هذه الفكرة من الإنجيل ، فقال إن فرعون مصر قد ابتكر مبدأ التأمين عندما طلب من يوسف أن يختزن من الغلال فى سنوات الرخاء ما يسد الحاجة فى سنوات القحط فاعتبر هذا جنيناً لفكرة التأمين [١] .

ولكن هذا القول ، يعتبر بلا شك مغالاة فى محاولة العثور على أصل فكرة التأمين ، والواقع أن التأمين البحرى يجد أصله فيما عرف باسم عقد القرض على السفينة Bottomry ، ويمكن تعريف هذا العقد بأنه رهن يقع عن السفينة ذاتها ضماناً لمال يؤدى لها على سبيل القرض خلال رحلتها ، بحيث إذا هلكت فإن المقرض يفقد المبلغ الذى دفعه ، أما إذا وصلت سالمة إلى ميناء

(١) دوفر ، التأمين البحرى ، ص ٢ .

الوصول ، فإن السفينة لا تكون مسئولة عن أداء القرض فحسب ، بل كذلك عن فائدة محددة سبق الاتفاق عليها ، (١) وقد تكون البضاعة محلا لهذا العقد . فإذا كانت النقود مقرضة لضمان البضاعة وحدها فإن العقد يسمى فى هذه الحالة Respondentia (٢) والمقابلة بين هذا العقد وبين عقد التأمين واضحة ، فالمقرض يقوم فى الواقع بدور المؤمن والمبلغ الذى يدفعه كقرض هو تعويض التأمين ، أما الفائدة التى يدفعها المقترض فهى قسط التأمين . وتظهر أوجه الاختلاف بين العقدين فى أن القسط فى عقد التأمين ، بينما يجب دفعه سواء أتحققت الكارثة أم لم تتحقق ، مادام تعرض الشىء المؤمن عليه للخطر ، فإنه فى عقد القرض لا تدفع الفائدة إلا عند عدم تحقق الكارثة ، كما أن مبلغ التعويض فى عقد التأمين لا يدفع إلا عند تحقق الكارثة ، بينما يدفع مبلغ القرض قبل ذلك وإن كان المقترض يرده إلى المقرض عند تخلف حدوث الكارثة بالإضافة إلى الفائدة المتفق عليها .

وقد قيل إن عقد القرض على السفينة ، قد عرفته الجماعات القديمة ، فعرفه البابليون والفينيقيون والهنود والرومان والإغريق .

١٩ – البابليون :

يقول بعض الكتاب إن البابليين قد عرفوا عقد القرض على السفينة ، وعقد القرض على البضاعة ، وذلك أنه قد ورد نص فى قانون حمورابى عام ٢٢٥٠ قبل الميلاد ، يتضمن فى شكل بدائى العناصر الجوهرية لهـــذا العقد (٣) . هذا وقد كان الحد الأقصى لسعر الفائدة فى قانون حمورابى

(١) Martin (F) : The History of Lloyds and of Marine Insurance in Great Britain, London, 1876, PP. 2—3, Trenerry (C) : The Origin and early History of Insurance, London, 1926, P. 45.

(٢) ترنرى ، المرجع السابق ، نفس الموضع .

(٣) ترنرى ، ص ٧٠ .

٢٠ ٪ [١]. ويقول De Noord Hout : إنه قد ورد فى تلمود بابل فى القرن السادس بعد الميلاد نص يفيد أن البابليين قد عرفوا كذلك التأمين البحرى بمعناه التبادلى ويمكن ترجمة هذا النص على النحو الآتى :

« يستطيع البحارة أن يتفقوا فيما بينهم على أنه إذا فقد أحدهم سفينته ستشيد له سفينة أخرى ، فإذا فقد أحدهم سفينته نتيجة خطئه فلا يحق لــه المطالبة بغيرها ، وإذا فقد البحار سفينته نتيجة ذهابه بها إلى مسافة لا تذهب إليها السفن عادة فإنه لا تحق له المطالبة بأن تشيد له سفينة أخرى [٢] .

٢٠ ــ **الفينيقيون :**

كان الفينقيون على اتصال تجارى ببابل ، وكانوا على درجة لا بأس بها من التقدم فى أمور التجارة والمال ، ومن الراجح أنهم قد نقلوا عقد القرض عن البابليين ، بعد أن قاموا بتطويره وتعديله ، حتى يتلاءم مع احتياجاتهم وظروفهم الخاصة [٣] .

٢١ ــ **الهنــود :**

كذلك كان الهنود على تعامل مع بابل ، ونقلوا عنها عقد القرض بعد أن أضافوا إليه بعض التعديلات وأصبح العقد لدى الهنود (وذلك فيما بين عام ١٠٠٠ إلى ٦٠٠٠ قبل الميلاد) أكثر تطوراً مما كان لدى البابليين وذلك من عدة نواح :

١ ــ بعد أن كان المقترض لا يبرأ من دينه ، فى حالة عقد القرض على البضاعة إلا فى حالة فقد البضاعة بسرقتها فى الطريق ، أصبح نطاق الإبراء يشمل أيضاً وقوع حادث يؤدى إلى عدم تسليم البضاعة فى المكان أو الزمان المتفق عليهما .

---

(١) دوفر ، التأمين البحرى ص ٤ .

(٢) De Noordhout (M) : Des policies D'Abonnement sur facultés en matière d'assurances maritimes, Liège, 1934, No. 5, P. 10.

(٣) ترترى ، المرجع السابق ص ٤٥ الى ص ٤٧ ، ص ٧٠ الى ص ٧١ .

ب — بينما كان عقد القرض على البضاعة فى قانون بابل ، يغطى الأخطار التى تتحملها البضاعة التى تنقل براً فقط ، أصبح عقد القرض على البضاعة فى القانون الهندى يشمل كذلك الأخطار التى تتحملها البضاعة فى أثناء نقلها فى البحر .

حـ — أصبح سعر الفائدة فى هذا العقد يختلف باختلاف الزمان والمكان وفقاً لطبيعة الخطر المضمون ولزمان سريان العقد(1).

٢٢ — الرومان :

لم يعرف على وجه التحديد متى وكيف دخل عقد القرض Bottomry لدى الرومان ، وذلك أن الفترات المبكرة من تاريخ الرومان غامضة وغير مؤرخة .

على أن تاريخ معرفة هذا العقد لدى الرومان لا يمكن أن يكون سابقاً على القرن الثامن قبل الميلاد . ومن الراجح أنه أخذ مكانه عند الرومان فى أثناء القرن السابع أو السادس قبل الميلاد . ويعتقد Pardessus أن دخول نظام عقد القرض (Fœnus nauticum) Bottomry وغيره من التقاليد التى تتعلق بالمسائل البحرية ، قد دخل روما عن طريق صداقتها برودس . على أنه إذا ثبت أن الإغريق كانوا يعرفون هذا العقد فى تلك الفترة فإنه برغم التسليم بأن قوانين رودس قد تكون أثرت على روما فإن بلاد الإغريق تعتبر المصدر الحقيقى لدخول هذا العقد روما ، إذ أن الرومان كانوا يقدرون التشريع الإغريقى تقديراً كبيراً ، وكانوا يفخرون بأن النظام القانونى الرومانى يطابق النظام الأثينى وأنهم سبق لهم أن استوحوا مجموعتهم القانونية الأولى من القوانين الأثينية (2) ، وفى سنة ٥٣٣ بعد الميلاد ، أصدر جستنيان أمراً بتخفيض الحد الأقصى لسعر الفائدة إلى ٦ ٪ (بعد أن كانت ١٢ ٪ فى قانون الألواح

(1) ترنرى ص ٦٩ .

(2) ترنرى ، ص ٨٠ الى ص ٨٢ .

الإثنى عشر) إلا أنه استثنى من ذلك عقد القرض البحرى Fœnus nauticum وسمح بأن يكون سعر الفائدة ١٢ ٪ ، تأسيساً على أن هذا العقد ليس إقراض نقود ، وإنما مخاطرة تضمن أخطار البحر[١] .

وهذا ما يؤكد قيام هذا العقد ، فى ذلك الوقت ، بدور عقد التأمين البحرى فى الوقت الحديث . ولا يفوتنا أن نشير فى هذا المقام إلى القانون الذى ظهر فى مجموعة جستنيان تحت عنوان Lex Rhodia de Jactu وهو مأخوذ عن قانون رودس للإلقاء فى البحر (الخسارة المشتركة) [٢] ، وبمقتضى هذا القانون فإن الخسارة التى تحدث نتيجة إلقاء بعض البضائع فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها ، هذه الخسارة يجب أن يسهم فيها كل من عاد عليه نفع من هذا الإنقاذ . ويعتبر هذا النظام نوعاً من أنواع التنظيمات الجماعية لضمان أخطار البحر حيث يسهم كل من أنقذت بضاعته بتعويض ما أصاب غيره من خسارة بسبب تحقق خطر بحرى كان يمكن أن يؤدى إلى تحقيق خسارة للجميع لولا ما تم من تضحية بعض البضائع فى سبيل إنقاذ الباقى .

٢٣ — الاغريق :

عرف هذا العقد عند الإغريق فى القرن الرابع قبل الميلاد . وليس من المعروف على وجه الدقة مدى الأثر الذى تركه العرف السائد فى جزيرة رودس على التشريع الإغريقى الخاص بالتجارة البحرية ، فإن صح وجود مثل هذا الأثر تعين أن ننسب الفضل الأول فى ذلك إلى البابليين . إذ أن الحضارة التى وجدت فى رودس ليست إلا نتيجة استقرار الفنيقيين هناك ، فيجب أن يدين الإغريق للفنيقيين أساساً بهذا الفضل ومن ثم بنفس الدرجة للبابليين .

ويتميز عقد القرض لدى الإغريق بالمميزات الآتية :

ا — يضمن السفينة وملحقاتها ، أو ملحقاتها فقط ، أو البضاعة أو الأجرة .

---

(٢) مارتن ، المرجع السابق ص ٣ .

(٢) هانز مولر وروسه المشار اليها آنفا ص ١ .

ب — مدة القرض قد تكون لرحلة خارجية فقط ، أو لرحلة ذهاب وإياب أو رحلة عودة ، وقد تكون لمدة محدودة ، وينتهى الخطر بانتهاء المدة المتفق عليها .

حـ — يكون سعر الفائدة بالنسبة للرحلة الخارجية من ١٠ إلى ١٢ ٪ وبالنسبة لرحلة الذهاب والإياب من ٢٣٫٥ إلى ٣٠ ٪ ، وقد تفرض فوائد جزائية إذا قلل المقترض الأموال المضمونة إلى حد كبير ، أو إذا لم يدفع القرض والفوائد المستحقة فى ميعاد الاستحقاق ، أو إذا لم يراع أحد الشروط بالعقد . كما تفرض هذه الفوائد إذا اتبعت السفينة طريقاً أكثر خطورة من الطريق الذى كان مفروضاً أن تتبعه .

د — ويتحمل المقرض خطر الضياع الكلى لمبلغ القرض والفائدة فى حالة هلاك السفينة فى البحر نتيجة أسباب طبيعية ، أو إذا خربت أو أسرت بواسطة القراصنة أوالأعداء ، كما يتحمل المقرض خطر ضياع نسبة من أصل الدين والفوائد ، إذا وقع حادث أدى إلى إلقاء بعض البضاعة أوكلها ، أو حالة دفع فدية إلى من أسر أو استولى على السفينة . ويستطيع المقرض أن يعين ممثلاً له على ظهر السفينة ، لمراعاة مصالحه ، وليتلقى النقود فى نهاية الرحلة الخارجية إذا كان القرض قد دفع لرحلة خارجية فقط .

هـ — أما المقترض فإذا كان تاجراً ، قد اقترض على بضاعته ، فإنه يلتزم بأن يدفع مبلغ القرض إلى المقرض أومن حل محله فى الحق ، أو إلى ممثله على السفينة عند وصولها إلى جهة الوصول . هذا فى الرحلة الخارجية ، أما إذا كانت الرحلة ذهاباً وإياباً ، فيلتزم المقترض بدفع المبلغ إلى المقرض أو لمن حل محله فى الحق بمجرد عودة السفينة . وقد تكون جميع أموال المقترض ضامنة للدين إذا اتفق على ذلك . ويجب على المقرض أن يشحن بضاعة كافية فى قيمتها لتغطية مبلغ القرض ، فإذا باع هذه البضاعة وجب أن يضع محلها بضاعة مساوية للبضاعة المبيعة فى القيمة ، ولا يجوز للمقترض أن يرتب رهناً على نفس البضاعة لصالح شخص آخر وإلا اعتبر ذلك غشاً منه .

وقد يكون المقترض هو ربان السفينة ، حيث يستطيع أن يقترض على السفينة وشحنتها بشرط أن يكون مالكاً على الأقل لثلث الشحنة .

هذا ويعتبر القانون الإغريقى مصلحة المقرض فى هـذا العقد هى المصلحة الأولى بالرعاية ، تأسيساً على أن العقد يعتمد كلية على الصدفة البحتة ، وقد منع إقراض أموال اليتامى القصر فى هذا النوع من العقود [1] .

٢٤ ـ الخلاصـة :

ينتج مما سلف جميعه أن الجماعات القديمة لم تعرف التأمين البحرى بمعناه الحديث ، وأن التأمين البحرى لم يأخذ الشكل الحالى إلا بعد أن عرفت الجماعة البشرية أنواعاً أخرى من طرق ضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية .

وكان أول أشكال هذا الضمان هو العقد المعروف باسم Bottomry - Fœnus Nauticum ، وقد كان البابليون هم أول من عرف هذا العقد ، وظهر فى قانون حمورابى (عام ٢٥٠٠ ق. م.) فى صورة بدائية ، وكانت الصورة التى وصل إليها هذا العقد عند الرومان فى قانون جستنيان (عام ٥٣٣ م) هى الصورة التى سادت فى العصور الوسطى والتى تطورت حتى أدت إلى نشأة التأمين البحرى .

٢٥ ـ نشاة التامين البحرى فى اوروبا :

بلغت ممارسة عقد القرض على السفينة فى إيطاليا درجة كبيرة من التوسع فى بداية القرن الثالث عشر ، ويبدو أنه كان معروفاً فى العمل قبل ذلك بعدة قرون ، إذ كانت إيطاليا نشطة تجارياً منذ القرن الخامس الميلادى على الأقل حتى الحروب الصليبية . وهناك فارق جوهرى بين عقد القرض على السفينة كما عرف قديماً وبين الشكل الذى آل إليه والذى استمر حتى العصور الحديثة . إذ كان المقرض قديماً يقوم بتقديم القرض قبل بدء الرحلة وهذا يعتبر فى الواقع بمثابة تمويل لها . ولكن أصبح القرض بعد ذلك يقدم لربان السفينة فى أحوال

---

(١) ترنرى ، ص ٧٦ الى ص ٧٩ .

الضرورة لتمكينه من متابعة الرحلة [1] وفى سنة ١٢٣٠ أصدر البابا جريجوار التاسع أمراً بتحريم عقد القرض على السفينة تأسيساً على أن الفائدة التى تدفع على هذه القروض ربوية .

ومن هنا بدأت فكرة ضمان ما ينتج عن أخطار النقل البحرى من أضرار تنفصل عن فكرة إقراض مبلغ من النقــود ، وأصبح ضمان نتائج الخطر البحرى يتم بدفع قسط التأمين [2].

ولكن متى عرف التأمين البحرى على وجه التحديد ؟ وأين ظهر ؟ هذا غير محقق .

ويقول بعض المؤرخين إنه قد تم تأسيس غرفة لممارسة التأمين البحرى فى مدينة Bruges وهى إحدى مدن إقليم الفلاندر الغربية فى بلجيكا وذلك سنة ١٣١٠ ، وأن اكتتاب المؤمنين فى صـــورة وثائق للتأمين البحرى قد أصبح شائعاً ومعروفاً فى هذه المدينة حوالى سنة ١٤٠٠ [3] .

إلا أنه من المؤكد أن التأمين البحرى فى شكله الحديث ، قد برز فى العمل كنظام مستقل فى مدن جنوه وبيزا وفلورنسا فى النصف الأول من القرن الرابع عشر [4] وعرف سكان هـــذه المدن التى تقع فى شمال إيطاليا باللومبارديين .

ويرى البعض أن عقد التأمين البحرى قد ظهر نتيجة تعديل قام به بعض موثقى العقود الإيطاليين لعقد القرض البحرى ، وذلك بأن حل مبلغ التعويض محل مبلغ القرض وأصبح لا يدفع إلا فى حالة تحقق الخطر ، وحل قسط التأمين محل الفائدة فى عقد القرض ، وأصبح يدفع فى أى الأحوال ، وليس

---

(١) دوفر ، التأمين البحرى ص ٥ .

(٢) Berthout (D.) : L'assurance contre les risques de transport, Lausanne, 1945, P. 26.

(٣) ترنرى ، المرجع السابق ص ٢٧٥ .

(٤) Wright & Fayle; A History of Lloyd's, London, 1928, P. 135

فى حالة سلامة الوصول فقط كما كان الحال بالنسبة للفائدة فى عقد القرض البحرى[1] .

والواقع أن تطور فكرة ضمان نتائج الخطر البحرى ، من صــورة عقد القرض البحرى ، إلى عقد التأمين البحرى ، كان نتيجة طبيعية لازدياد ضمان ما يترتب من أضرار على الخطر البحرى ، بحيث أصبح عقد القرض البحرى لا يمكن أن يفى بهذه الحاجة المتزايدة وأظهر العمل ضرورة وجود عملية منظمة لضمان نتائج هذا النوع من الأخطار يستند على مجموعة من الأموال ، تشترك فى إيجادها جماعة من الأفراد ، تستهدف لنفس الأخطار ، وذلك عن طريق دفع قسط محدد مقدماً ، وتسهم هذه الأموال فى تعويض من تصيبه كارثة نتيجة تحقق خطر من الأخطار المتفق على ضمانها .

هذا ومن الثابت أن أول وثيقة تأمين بحرى عرفت هى الوثيقــة الإيطالية المؤرخة فى ٢٣ أكتوبر ســنة ١٣٤٧ ومحل التأمين فيها السفينة Santa Clara على رحلة من جنوه إلى Majorca ، ونصت على أن انحراف السفينة عن رحلتها يبطل التأمين [2].

٢٦ ــ هذا وقد نظمت بعض دول أوروبا المختلفة التأمين البحرى تنظيماً تشريعياً فى القرن الخامس عشر . وأهم هذه التشريعات قانون برشلونه سنة ١٤٣٥ وقانون جنوه سنة ١٤٩٨ . وقد دخل التأمين البحرى فرنسا فى القرن الخامس عشر ولكن قننت أحكامه فى القرن السادس عشر فى مجموعة العادات المعروفة باسم « مرشد البحر » Guidon de la Mer[3] وكانت أول وثيقة تأمين بحرى عرفت فى فرنسا ، وثيقة صادرة فى عام ١٥٨٤ ، وموجودة بأرشيف الغرفة التجارية فى مارسيليا ، وهى وثيقة

---

(١) مولر ، دروسه السابق الاشارة اليها ، ص ٣ .

(٢) دوفر ، التأمين البحرى ، ص ٣١ .

(٣) ريبير ، القانون البحرى ، رقم ٢٣٤٨ ، ص ٢٣٥ .

تأمين على بضاعة مشحونة على السفينة St. Ilary من مارسيليا إلى طرابلس فى سوريا [1].

وفى سنة ١٦٨١ صدر الأمر الملكى فى فرنسا ، واحتوى تنظيماً كاملاً للتأمين البحرى فى ٧٤ مادة ، وقد استقى التقنين التجارى الفرنسى سنة ١٨٠٨ نصوص هذا الأمر فى تقنينه للتأمين البحرى ، وانتقلت هذه الأحكام بالتالى إلى التقنين البحرى المصرى .

- أما فى ألمانيا ، فقد تكونت عصبة هانزا سنة ١٢٤١ من المدن التجارية فى شمال غرب ألمانيا ، وكان على رأس هذه العصبة مدينتا Lubeck, Hamburg وقد مارس تجار هذه العصبة التأمين البحرى ، وكانوا يعاصرون اللومبارديين فى فترة من العصور الوسطى [2] وانتقل جزء منهم إلى بريطانيا حيث باشروا عمليات التأمين البحرى هناك .

من كل هذا يتضح أن تحديد فترة معينـــة أو مكان محدد لنشوء التأمين البحرى ليس أمراً يسيراً ، كما أنه محل خلاف كبير ، ومن المحتمل أن يكون التأمين البحرى قد نشأ فى أماكن متعددة فى وقت واحد تحت تأثير نفس الاحتياجات التى تطلبت وجود مثل هذا العقد [3] .

٢٧ ــ نشاة التامين البحرى فى انجلترا

من أهم الأسباب التى دفعتنا إلى بحث تاريخ التأمين البحرى الإنجليزى فى موضع مستقل ، عن دراسة تاريخ التأمين البحرى فى أوروبا ، أنه وإن كانت نشأة التأمين البحرى فى أوروبا متصلة بنشـــأته فى إنجلترا على النحو الذى سنراه حالاً ، إلا أن تطور التأمين البحرى بعد ذلك فى أوروبا ، أدى إلى نتائج تختلف كلية عن النتائج التى أدى إليها تطور العمل فى إنجلترا

(١) دوفر فى التأمين البحرى ، ص ٣١ .
(٢) دوفر ، المرجع السابق ص ١١ .
(٣) ديبير فى الوجيز رقم ٥٨٢ ص ٣٦٤ .

ويرجع هـذا الاختلاف إلى سبب جوهرى هو اختلاف كل من أساس النظامين القانونيين . فالنظام القانونى اللاتينى الذى ساد أوروبا والذى انتقل إليها عن الرومان ، نظام يقوم فى أساسه على فكرة تقنين القواعد القانونية ، وهذا ما حدث فعلا فى العصور الوسطى بالنسبة لمدن شمال إيطاليا وفى أسبانيا (أمر برشلونة سنة ١٤٣٥) وفى فرنسا حيث تم تقنين العادات البحرية فى تقنينات وأوامر كان أهمها — كما عرفنا — الأمر الملكى الصادر فى ١٦٨١ . أما فى انجلترا فكانت الأمور تسير على غير ذلك فلم تتبع انجلترا نظام التقنين السائد فى أوروبا ؛ إذ ينفر الإنجليز من فكرة التقنين ويعتبرونها على درجة كبيرة من الجمود ، ويفضلون الاحتفاظ بقانونهم فى حالة أكثر مرونة وذلك بالاعتماد على السوابق التى تقررها المحاكم وهذا هو القانون القضائى أو ما يعرف بنظام Common Law تمييزاً له عن القانون المكتوب Statute Law [1] . كما تعتبر إنجلترا مركز التأمين البحرى فى العالم ، ومن هنا تنبع أهمية دراسة نشأة التأمين البحرى فيها .

كيف دخل التامين البحرى الى انجلترا :

كان اليهود يسيطرون على أمور المال فى انجلترا ، وكان اللومبارديون أول من عرف التأمين البحرى فى شكله الحديث ، انتقل بعضهم إلى بريطانيا وعملوا فى بادىء الأمر إلى جانب اليهود فى ممارسة أوجه النشاط التجارى فى لندن وبعض المدن البريطانية الأخرى حتى تم طرد اليهود سنة ١٢٩٠ ميلادية ، وبقى اللومبارديون وحدهم يسيطرون على عمليات البنوك فى لندن، وفى هذه المرحلة كانوا على علاقات تجارية مع دولتهم ودول أخرى . ونتيجة للحروب المدمرة المستمرة بين كنيسة روما حيث يعمل اللومبارديون كمحصلى ضرائب لها وبين السلطة الزمنية ، فقد غزا إيطاليا جيش من المأجورين ، بتحريض من فردريك الثانى قيصر ألمانيا ، وخربت شمال إيطاليا تماماً ،

(١) Hurd (H) : Marine Insurance, Lectures, London 1922 P. 12.

نتيجة لذلك هاجرت عائلات لومباردية تجارية كثيرة إلى بلاد أكثر أمناً ، يستطيعون ممارسة التجارة فى جو أكثر حرية واستقراراً ، وكان ذلك فى بداية القرن الثالث عشر عندما استقر اللومبارديون فى بلجيكا وفرنسا وبلاد أخرى ؛ وأقاموا فيها تنظيمات تجارية ، وكانوا يقيمون فعلاً فى انجلترا قبل ذلك ، إلا أن عددهم ازداد بشكل ملحوظ . ويمارس اللومبارديون عمليات التأمين البحرى والبنوك والقروض حيثما ذهبوا . وكان اليهود أسلاف اللومبارديين فى النشاط الربوى يعانون دائماً من الشعور بعدم الاستقرار ، بسبب النفور العام منهم وكراهية الناس لهم ، مما أدى بهم إلى تقاضى فوائد باهظة على القروض المالية التى يقدمونها ، إذ لم يكن يعنيهم فى كثير أو قليل أن يطمئن الأفراد إلى التعامل معهم لأنهم وجدوا أنه ليس من الحكمة أن يوطدوا أقدامهم فى أى بلد يقيمون فيه . أما اللومبارديون فقد تقربوا إلى الناس بتقديم أسعار فائدة منخفضة نسبياً ، وتمكنوا من تقوية نفوذهم ، وتحقيق ثروة لهم فى انجلترا ، حتى أصبحوا موضع حسد التجار الوطنيين ، وقد استفادت انجلترا من مهارتهم الكثير إذ تركوا أثراً فى كل مجال عملوا فيه حتى أنهم أسسوا شارعاً لبيوت الأعمال فى لندن لايزال يحمل اسمهم حتى اليوم (Lombard Street) وإن كان قد فقد طابعه الأصلى بعد حريق لندن الكبير سنة ١٦٦٦ . وقد ازداد شعور الوطنيين بالحقد ضد هؤلاء التجار الأجانب وصدرت إجراءات مانعة ضد اللومبارديين ابتداء من سنة ١٤٨٣ وما بعدها ، حتى وصلت هذه الإجراءات منتهاها فى عهد الملكة اليزابيث الأولى ، فوجد اللومبارديون أن دائرة نشاطهم التجارى قد ضاقت وأن روابطهم التجارية قد اضمحلت ، فتركوا انجلترا إلى أماكن أخرى [1] . ولكن إذا كان اللومبارديون قد ذهبوا فإن شارعاً يحمل اسمهم مازال باقياً حتى الآن [2] ، يبين الآثار التى

(١) دوفر ، التأمين البحرى ، ص ٨ وما بعدها .

(٢) مارتن ، المرجع السابق ، ص ٣٢ .

تركوها فى مجال التأمين البحرى فى إنجلترا ، إذ مازالت وثائق التأمين الإنجليزى تحمل العبارة الآتيـة : " The surest Writing or policy of Assurance heretofore made in Lombard street "

ويرى البعض أن المقصود بهذه العبارة أن تذكرنا بأن أصل التأمين البحرى إيطالى ، وأن وثائق التأمين البحرى الأولى التى كانت تتم فى انجلترا كانت تعد ويتم الاكتتاب فيها فى Lombard St. ذاته (1) .

۲۸ ـ تجار مدن هانزا :

عاصر اللومبارديون فى فترة من العصور الوسطى تجاراً مارسوا التأمين البحرى ، هم تجار مدن هانزا الألمانية ، هذه المدن التى كانت مستقلة ثم كونت فيما بينها ما يعرف بعصبة هانزا سنة ١٢٤١ ، وقبل هذا التاريخ كانت فى لندن جمعيتان متميزتان : الأولى تعرف باسم The London Hanse ، والثانية تسمى Teutonic Hanse وأصبحت السيطرة للأخيرة . وبعد تكوين عصبة هانزا ، فقدت الأولى شخصيتها المستقلة واتسع نشاط التجار الألمان وقوى مركزهم فى إنجلترا ، وإليهم يرجع الفضل فى إرساء دعائم التجارة الدولية فى انجلترا ، وكانوا يتمتعون باحتكار قانونى بالنسبة لتصدير الصوف الذى كان يعتبر المحصول الرئيسى لانجلترا .

إلا أن شعور التجار الإنجليز بالكراهية ضد التجار الأجانب ازداد تدريجياً ، وفى سنة ١٥٥٢ نجحوا بزعامة توماس جريشام ، فى سحب ترخيص تجار هانزا فيما يتعلق بمباشرة تجارة تصدير الصوف ، وعندما تولت الملكة اليزابيث الأولى الحكم ، ازداد نفوذ جريشام بسرعة فى البلاط الملكى ، وكون أول Royal exchange التى أصبحت منذ افتتاحها فى ٢٢ ديسمبر سنة ١٥٦٨ مركزاً للتجارة ، وأصبحت فيما بعد ولأكثر من قرن من الزمان مركزاً للتأمين البحرى فى العالم كله ، إلا أنها كانت أصلاً سوقاً لكل أنواع

---

(٢) دايت وفايل ، المرجع السابق ص ١٣٦ ، وما بعدها .

البضائع والتجارة ، وفى سنة ١٥٧٨ أصدرت الملكة اليزابيث مرسوماً بإلغاء كل امتيازات التجار الألمان فغادروا إنجلترا . وكان كل ما يتجه إليه جريشام هو نقل التجارة البريطانية إلى يد التجار البريطانيين ، وقد تحقق ذلك وأصبح سوق التأمين البحرى يتركز فى أول Royal Exchange حتى ظهور قهوة اللويدز Lloyd's Coffee House(١) .

٢٩ - اللــــويدز :

يمكن القول إن التأمين البحرى وطدت أركانه فى العمل تماماً فى القرن السادس عشر .

وخلال الربع الأخير من هذا القرن ، بدأت المحاولة الأولى لتركيز وتنظيم عملية الاكتتاب ، لأنها لم تكن حتى هذا الوقت عملية تخصص ، وإنما كان يقوم التاجر بالاكتتاب فى وثائق التأمين من وقت لآخر ، وكعمل إضافى بالنسبة لنشاطه التجارى الأصلى (٢) .

وإذا تحدثنا عن تاريخ استقرار التأمين البحرى عملا فى انجلترا ، فإننا لابد أن نتحدث عن تاريخ ادوارد لويد Edward Lloyd ، وبالذات عن قهوة لويدز الشهيرة التى أصبحت فيما بعد مؤسسة اللويدز ، أكبر مؤسسة تأمين فى العالم . وليس من المعروف على وجه الدقة متى افتتح ادوارد لويد قهوته فى Tower Street فى لندن ، تلك المقهى التى كان يلتقى فيها جميع المهتمين بالأمور البحرية ، من شحن بضائع إلى بيع سفن إلى تأمين بحرى . وهناك قول بأنه افتتحها خلال عام أو اثنين بعد حريق لندن الكبير سنة ١٦٦٦ وكان عمره آنذاك عشرين عاماً(٣) ، إلا أنه من المؤكد أن القهوة افتتحت قبل سنة ١٦٨٨ أو فى هذا العام ، ولم يترقب أحد تاريخ قهوة اللويدز منذ نشأتها ، لأنه لم يكن يتوقع وقتئذ أن تتطور حتى تصبح أعظم مؤسسة للتأمين .

---

(١) دوفر ، التأمين البحرى ، ص ١١ الى ١٣ .
(٢) رايت وفايل ، المرجع السابق ص ٣٥ .
(٣) دوفر ، ص ٣٥ .

ويقارن Gibb بين نشـــأة بنك إنجلترا Bank of England وبين نشأة اللويدز فى أن الأول عرف أصله منذ نشـــأته ، بينما ظل أصـــل المؤسسة الثانية مجهولاً ، ويشبه هذا الوضع بالفرق بين ميلاد أمير سيرث العرش فى يوم ما، والجميع يتتبعه منذ ولادته ويترقب خطواته حتى ينمو ، وبين بائس فقير ولد فى كوخ متواضع ، ولكنه أصبح فى يوم من الأيام رئيساً لجمهورية الولايات المتحدة ، فإن طفولته ونشأته تظلان مجهولتين لا يعلم أحد عنهما شيئاً ، وكان بنك انجلترا شأنه شأن الأمير وريث العرش ، أما اللويدز فكانت هذا الطفل الفقير(١) .

وفى سنة ١٦٩١ انتقلت هذه المقهى من .Tower St إلى .Lombard St أصبحت مركزاً لبيع السفن والبضائع وعمليات التأمين البحرى (٢) .

ولم تتجسد اللويدز فى شكل مؤسسة إلا فى سنة ١٨٧١ إذ أنها استمرت على هيئة ناد ، يجتمع أعضاؤه فى مقهى اللويدز ، ويلتقون بملاك السفن وبربابنتها ، والأشخاص الذين يرغبون فى التأمين على السفن أو البضائع ، وفى سنة ١٨٧١ صدر قانون يجعلها هيئة لها شخصية قانونية ومهمتها تحقيق أغراض ثلاثة : تسيير عملية التأمين ، وحماية المصالح التجارية والبحرية لأعضائها ، وتجميع المعلومات البحرية (٣) .

وتتضمن جماعة اللويدز نظاماً حازماً ، لضمان ملاءمة كل عضو فيها يقوم بعملية الاكتتاب فى وثيقة تأمين ، ويلزم العضو بإيداع ضمان مالى محدد لدى اللجنة المشكلة لإدارة هذه الهيئة وذلك للتأكد من إمكان تنفيذ التزام كل عضو قبل الغير .

---

(١) ibb (D). Lloyd's of London, London, 1957, PP. 5-6.

(٢) دوفر التأمين البحرى ص ٣٥ .

(٣) Huebner ، المرجع السابق ص٢١ الى ص ٢٣ .

ويتم بين الأعضاء المكتتبين فى اللويدز تكوين نقابات تتكون من ستة إلى عشرة أعضاء ، ويكون على رأس كل منها عضو من المشتركين فيها ، هو الذى يقوم بعملية الاكتتاب فى وثائق التأمين نيابة عن النقابة التى ينتمى إليها ، فإذا افترضنا أن هناك من يريد التأمين على سفينة له فى حدود ٥٠٫٠٠٠ جنيه فإنه يكلف أحد سماسرة التأمين بإتمام هذه العملية ، ويقوم السمسار بتجهيز ما يعرف بالتذكرة المؤقتة للتأمين Slip يكتب فيها اسم السفينة والرحلة المزمع القيام بها ومبلغ التأمين ، وباختصار كل البيانات الجوهرية . ثم يذهب إلى غرفة المكتتبين فى اللويدز ، وهم فى الواقع رؤساء النقابات المكونة فيما بينهم ، ويوقع العضو الذى يقبل تغطية الخطر بالحروف الأولى من اسمه ويكتب المبلغ الذى يقبل تغطيته ، فقد يقبل الأول مثلاً أن يغطى ألف جنيه ، والثانى عشرة آلاف ، وهكذا حتى تتم تغطية المبلغ كله ، وعندئذ يصدر هؤلاء المكتتبون وثيقة التأمين [1] .

٣٠ ـ قوانين التامين البحرى المكتوبة فى انجلترا :

كان أول قانون مكتوب يتعلق بالتأمين البحرى هو القانون الصادر سنة ١٦٠١ ، وقد شكل محكمة خاصة لنظر قضايا التأمين البحرى ؛ ويرجع البعض سبب عدم اهتمام المشرع الإنجليزى بالتأمين البحرى إلا فى بداية القرن السابع عشر ، برغم وجوده فى العمل قبل ذلك بفترة طويلة ، إلى أن التأمين البحرى نشأ فى انجلترا نشأة أجنبية على يد التجار الإيطاليين (اللومبارديين) والألمان (تجار مدن هانزا) [2] ، وقد توقف نشاط المحكمة التى أنشأها قانون ١٦٠١ وذلك فى سنة ١٧٢٠ وأصبحت المنازعات المتعلقة بالتأمين البحرى تحل عن طريق التحكيم حتى منتصف القرن الثامن عشر ، حيث أصبحت المحاكم العادية تنظر قضايا التأمين البحرى ؛ وقد تولى William

---

(١) تشورلى وجايلز ، المرجع السابق ص ٢٨٠ وما بعدها .

(٢) مارتن ، المرجع السابق ص ٣٣ وما بعدها .

Murray ، وهو من عرف بعـــد ذلك باسم Lord Mansfield قضاء محكمة King's Bench من سنة ١٧٥٦ إلى سنة ١٧٨٨ ، وكانت له معرفة عميقة بالقانون التجـــارى ويعتبر هو أول من أرسى دعائم قانون التـــأمين البحرى الإنجليزى ، إذ أن القانون الصادر فى سنة ١٩٠٦ ، لم يخلق ولم يعدل القانون القائم ، وإنما كل ما فعله هو تقنين هـــذا القانون الموجود(١) .

ومنذ قانون سنة ١٦٠١ حتى قانون سنة ١٩٠٦ ، لم يصدر فيما يتعلق بالتأمين البحرى سوى قانون سنة ١٧٤٥ ، الذى منع التأمين البحرى ، إذا لم تتوافر لدى المستأمن مصلحة يحميها هـــذا التأمين ، فمنع هذا القانون التأمين الذى يعتبر نوعاً من المقامرة ، وقد ألغى قانون سنة ١٩٠٦ هذا القانون ، وتطلب قانون سنة ١٩٠٦ توافر مصلحة لدى المستأمن .

وهكذا منذ القرن السادس عشر نجد أن التأمين البحرى فى بريطانيا فى تطور ونمو مستمرين ، ومنذ المائتين والخمسين عاماً الأخيرة على الأقل تعتبر لندن السوق العالمية للتأمين البحرى ، ولا تزال تحتفظ بهذا المركز برغم تكوين أسواق التأمين البحرى فى الدول الأخرى ، وقد أسهمت عوامل عدة فى الوصول إلى هذه النتيجة منها المركز الجغرافى لبريطانيا(٢) .

---

(١) Hurd ، المرجع السابق ص ١٤ ص ١٦ .

(٢) Dover (V), Elements and Practice of marine insurance, London 1957, PP. 1-2.

٣١ ـ خطة البحث فى الرسالة :

نتكلم فى باب تمهيدى عن عنصر الخطر فى التأمين البحرى وهى مسألة أساسية لا بدمن معالجتها أولاً ، ونقسم هذا الباب إلى فصلين ، يتعلق الفصل الأول بأهمية عنصر الخطر فى التأمين البحرى ، أما الفصل الثانى فنبين فيه حالتى جواز التأمين البحرى برغم تخلف عنصر الخطر ، ثم نقسم موضوع البحث إلى قسمين : القسم الأول نظرى نعرض فيه للأخطار التى يشملها التأمين البحرى ، ونبين فى الباب الأول من هذا القسم فكرة الخطر فى التأمين البحرى ، أما الباب الثانى فنتكلم فيه عن الخطر من حيث ضمان أو استبعاد نتائجه . أما القسم الثانى فهو قسم تطبيقى ، نبحث فيه صوراً لبعض أنواع الخطر فى التأمين البحرى .

*

باب تمهيدي

عنصر الخطر في التأمين البحري

الفصل الأول

عنصر الخطر وأهميته

٣٢ — تمهيـــد :

يتعين علينا بادئ ذى بدء أن نشير إلى أن كلمة الخطر فى التأمين تطلق على أكثر من معنى ، لهذا أضحى هذا الاصطلاح غير محدد سواء فى العمل أو فى المؤلفات الفقهية وسنرى حالاً المعانى المختلفة التى تعطى لهذه الكلمة .

ونرى لزاماً علينا أن نوضح منذ البداية أن المعنى الذى نقصده بهذا الاصطلاح فى بحثنا هذا، هو الخطر بمعنى السبب الذى يؤدى إلى حدوث أضرار للمستأمن ، وسنقسم هذا الفصل إلى فرعين ، نحاول فى الأول تعريف الخطر، أما الثانى فنبين فيه أهمية عنصر الخطر فى التأمين البحرى .

الفرع الأول

تعريف الخطر فى التامين البحرى

٣٣ — يعد عنصر الخطر بالنسبة للتأمين بصفة عامة من أهم عناصره ، إن لم يكن أهم العناصر على الإطلاق ، لأن التأمين ليس فى الواقع سوى ضمان تحقق خطر أو أخطار معينة . فالتأمين يدور مع الخطر وجوداً وعدماً ، فحيث لا خطر فلا تأمين .

ولقد كان الخطر كما لمسنا من العرض التاريخى للتأمين البحرى ، هو أصل فكرة التأمين إذ لم تعرف الجماعة البشرية نظام التأمين إلا من خلال

شعورها بوجود أخطار تهدد ثروتها وتجارتها تستوجب اتحادها وتعاونها على محاولة الحد من نتائجها الضارة . فما هو المقصود بالخطر فى التأمين البحرى ؟

٣٤ — وتستعمل كلمة الخطر فى العقود الأخرى غير التأمين ، كعقد البيع مثلاً للدلالة على فرص التغيير المادى لمحل العقد ، سواء أكانت هذه الفرص حسنة مثل التحسينات ، أم سيئة مثل التلف أو الهلاك ، وإن كان استعمال هذا الاصطلاح (الخطر) فى الحالة الأخيرة أكثر من الحالة الأولى . أما فى مجال التأمين على الأشياء فإن هذه الكلمة تدل بصفة خاصة على فرص تحقق الكارثة ، أى أنها تستعمل فقط للدلالة على الفرص السيئة [١] ، ويلاحظ أن كلمة الخطر تستخدم فى التأمين البحرى للدلالة على أكثر من معنى سواء فى العمل أو فى مؤلفات الفقهاء ، ويمكن أن تجمل هذه المعانى فيما يلى :

ا — تستعمل هذه الكلمة للدلالة على المخاطر التى قد تتعرض لها الأشياء محل التأمين (التصادم والغرق والجنوح) فيقال بهذا المعنى الخطر البحرى مثلاً بالمقابلة للخطر البرى أو الجوى .

ب — وتستعمل كثيراً للدلالة على المسئولية التى يتحملها المؤمن فى عقد التأمين ، فعندما يقال عند فقد البضاعة مثلاً « إن الخطر لم يكن قد بدأ سريانه » فهذا يعنى أن البضاعة وقت فقدها لم تكن تغطيها وثيقة التأمين [٢] .

حـ — وتستعمل هذه الكلمة فى اللغة الجارية لدى المؤمنين ، كلفظ مرادف مع عبارة « الأشياء المؤمن عليها » فإذا ما قيل إن شركة التأمين تضمن هذه الأخطار ، أو تلك ، فهذا المعنى ، يعنى الأشياء التى تتعرض للخطر [٣] .

---

(١) دانجون ، المرجع السابق ، رقم ١٥٣٢ ، ص ٣٧٩ .

(٢) تشالمرز ، المرجع السابق ، ص ١٣ .

(٣) Bessé ، المرجع السابق ، رقم ١٦ ، ص ١٣ .

د – وقد تطلق فى العمل على فرص تحقق الحادث القهرى الذى يترتب عليه وقوع الضرر من الناحية الإحصائية [(١)].

هـ – وقد يقصد بالخطر ، ما يصيب الأشياء المؤمن عليها من أضرار كالهلاك الكلى أو الهلاك الجزئى ، أو التلف المادى ، أو التأخير ، أو المصاريف . . . . الخ [(٢)].

٣٥ – ويحدث الخلط كثيراً بين الخطر بمعناه الأول ، أى بمعنى السبب الذى تترتب عليه حدوث ضرر ، وبين الخطـــر بمعناه الأخير أى النتائج التى يترتب على تحقق الخطر .

والواقع أن التفرقة بين الخطر والضرر ، أى بين السبب والنتيجة ، لا تبرز دائماً بوضوح فى وثائق التأمين ، كما لا يسهل ثبوتها فى العمل من وقائع الحال [(٣)].

وليست أهمية هذه التفرقة نظرية بحتة ، وإنما تترتب عليها نتائج عملية بالغة الأهمية ، فإذا نظرنا مثلاً إلى وثيقة تأمين ، تضمن النتائج المترتبة على أخطار معينة ، ويذكر فى هذه الوثيقة عادة إلى جانب الأضرار المضمونة ، الأخطار التى يشمل الضمان نتائجها الضارة [(٤)] فإن الخلاف قد يثور حول

---

(١) Selmer (K). : La distinction du risque de mer et du risque de guerre dans l'assurance maritime, en droit comparé, Thèse, Paris 1955, P.4. (Dactylographiée)

(٢) شوفو ، المرجع السابق ، رقم ١٠٢٢ ، ص ٦٧٧ .

(٣) شوفو ، نفس الموضع .

(٤) وهنا يحسن أن نذكر ما اقترحه ريبير ، لتأكيد هـــذه التفرقة ، عندما ناقشت لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى نص المادة الأولى من المشروع التمهيدى لقـــانون التأمين البحرى من أن تستبدل عبارة "de garantir un risque de mer" بعبارة أخرى هى "Garantie contre un risque de mer" تأسيسا على أن الخطر لا يمكن أن يضمن فى ذاته وانما النتائج التى تترتب على تحققه هى التى يضمنها المؤمن . راجع أعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ، جـ ٦ ، ص ٥٣ . ويلاحظ أن اللجنة لم تأخذ بهذا التعديل المقترح فى الصيغة النهائية للمشروع .

ما إذا كان كل ما ذكر فى الوثيقة أخطاراً يضمن المؤمن نتائجها أم أن بينها بياناً للأضرار التى قد تصيب المستأمن نتيجة تحقق أحد الأخطار دون أن تضيف أخطاراً جديدة إلى الأخطار المحددة والمتفق عليها فى وثيقة التأمين .

وقد عرض على القضاء الإنجليزى دعوى يبين منها أهمية التفرقة بين الخطر والضرر ، وتتلخص وقائع هذه الدعوى فيما يلى :

بناء على وثيقتى تأمين بحرى مؤرختين فى ١٠مارس١٩٢٠و٧ أبريل١٩٢٠ أقامت الشركة المستأمنة دعواها ضد المؤمنين ، وكان التأمين محل الوثيقتين على نوع واحد من البضاعة هو التبغ ، وتضمن الوثيقة الأولى ٤٠ صندوقاً ، والثانية ٣٠ صندوقاً ، وكانت عملية النقل المغطاة من المملكة المتحدة إلى البصرة مارة بالخليج الفارسى ثم إلى بغـداد بالطريق المائى ، حيث تخزن البضاعة هناك . ثم حدث أن أصاب البضاعة تعفن ، ومن ثم تلفت من حيث قيمتها ، وطالبت المدعية بتعويض الضرر عن التلف الذى لحق البضاعة والخسارة التى أصابتها ، وتضمنت الوثيقتان الشرط الآتى :

"Including the risk of theft and/or pilferage, and/or damage by fresh water, mould, mildew, and /or fire, irrespective of percentage "

أى تضمن الوثيقتان الأضرار الناشئة عن خطر السرقة ، والأضرار التى تنتج عن المياة العذبة والتعفن ، والناتجة عن الحريق ، بصرف النظر عن النسبة المئوية للتلف .

وقد تمسك المدعى عليهم بالنسبة لتفسير الكلمات "mould and mildew" بأنها لا تضاف إلى الأخطار المؤمن ضدها ، ولكنها تضاف إلى تعداد أنواع الضرر التى تؤمن المدعية منها ، فأضرار التعفن لا تغطيها الوثيقة مالم تنتج عن أحد الأخطار المؤمن ضدها فى صلب الوثيقة (بمقتضى الشرط العام الذى يقرر هذه الأخطار) فالنزاع ، ينحصر إذن حول تفسير الوثيقة .

وقد رفض القاضى الأخذ بهذا التفسير معتبراً أن عبارة " Mould and

"Mildew" تضيف أخطاراً تكون محلاً لضمان التأمين، ويؤسس هذا بصفة رئيسية على مكان وجود هذه الكلمات ، إذ جاءت مباشرة بعد عبارة "Fresh water". ومن المتفق عليه أن المياه العذبة ليست نوعاً من أنواع الضرر، وانما سبب من أسبابه ، أى نوع من الأخطار ، لهـــذا فإذا كانت عبارة "Mould and mildew" لم توضع إلا لتوضيح نوع من أنواع الضرر فإنها تكون عندئذ مجرد تزود وتكرار للمعنى مع اختلاف الألفاظ[1] .

ونرى أن النتيجة التى انتهت إليها المحكمة فى هذه الدعوى سليمة ، إذ يمكن القول بأن الشرط الذى أضيف إلى وثيقتى التأمين ، هو شرط خاص قصد به إضافة أخطار جديدة إلى جانب الأخطار التى يذكرها الشرط العام الوارد فى صلب الوثيقة ، ومن بين هذه الأخطار التعفن Mildew ، ويعتبر ضمان نتائج هـــذا الخطر من قبيل ضمان نتائج العيب الذاتى ، ولما كان العيب الذاتى من الأخطار المستبعدة فى صلب الوثيقة [2] ، فإنه رئى النص على ضمان نتائجه بمقتضى هذا الشرط ، خاصة أن صريح عبارة الشرط ذاته يؤيد ذلك إذ تقضى بضمان الأضرار الناشئة عن المياه العذبة والتعفن .

ومن هذا يتضح أن التفرقة قد تدق كثيراً بين الخطر والضرر ، وأنها تثير فى العمل خلافات كثيرة يترتب عليها نتائج هامة .

وقد أخـــذ مشروع القانون البحرى المصرى فى بعض نصوصه ، بالتفرقة بين الخطر والضرر ، وذلك منعاً لكل التباس قد يؤدى إلى استعمال كلمة الخطر للدلالة على المعنيين[3] .

---

(١) انظر قضية E. D. Sasson & Co. Ltd. V. Yorkshire Insurance Co. Ltd. (King's Bench Division, 1923.) & (1923)1 4 Li. L. Rep. 134 & 167—173.

(٢) راجع لاحقا القسم الثانى من الرسالة (الباب الثالث) .

(٣) مثال ذلك ما تنص عليه المادة ١/٢٨٥ من المشروع « يسأل المؤمن عن الاضرار التى تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة أو غرق أو جنوح أو تصادم أو رمى فى البحر أو حريق أو انفجار أو سرقة . وعلى وجـــه العموم بسبب جميع الطوارىء والحوادث البحرية . وكذلك ما تنص عليه المادة ١/١٨٦ من أنه «يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى=

٣٦ ـ تعريف عنصر الخطر فى عقد التامين :

ويعرف الخطر باعتباره عنصراً من عناصر عقد التأمين بأنه « حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين »[1] .

فالخطر إذن ذو طابع احتمالى ، وتنطوى الصفة الاحتمالية للخطر فى الواقع على جانبين :

١ ـ أن الخطر لا يمكن أن يكون مؤكد الوقوع .

٢ ـ أنه لا يجوز أن يكون تحققه مستحيلاً .

ولا يقصد بعدم تأكد وقوع الخطر أن يكون مطلقاً ، وإنما أن يكون اقتصادياً ، بمعنى أن يكون وقوع الخطر فى حد ذاته محققاً ، ولكن لحظة تحققه غير معروفة [2] .

أما الاستحالة فقد تكون مطلقة ، بمعنى أنه يستحيل تحقق الحادث وفقاً لقوانين الطبيعة (كما لو عقد تأمين فى مدينة القاهرة مثلاً ضد الأضرار الناتجة عن ارتفاع أمواج البحر) ، وقد تكون الاستحالة نسبية ، وفى هذه الحالة يكون تحقق الحادث ممكناً وفقاً لقوانين الطبيعة ، ولكن هناك استحالة تتعلق بإمكان تحققه ، وللاستحالة النسبية وجهان فقد يكون من المؤكد أن الحادث لن يقع لعدم وجود الشىء المؤمن عليه ، بأن هلك مثلاً قبل التأمين ،

= يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين فالنص الأول ميز بوضوح بين الضرر وسببه (الخطر) والضرر هو الذى يكون محلا لضمان المؤمن . أما النص الثانى فقد اعتبر خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين خطرا يمكن ان يضمن ما يترتب عليه من أضرار مادية ، وسنناقش هذه المسألة فى موضعها ، ولكن ما يهمنا الآن هو ابراز التفرقة التى أتى بها المشروع الجديد فى بعض نصوصه بين الخطر والضرر .

(١) بيكاروبسون ، المرجع السابق ، رقم ٧ ، ص ١٩ .

(٢) هيمار ، المرجع السابق ، رقم ٤٤ ، ص ٦٧ .

وقد تنتج الاستحالة النسبية من ناحية ثانية نتيجة سبق تحقق الحادث قبل التأمين (١) .

٣٧ – ويعرف فيليبس Phillips الخطر فى عقد التأمين ، بأنه سبب الأضرار التى تتجه وثيقة التأمين إلى تعويض المستأمن ضدها (٢) .

وهذا التعريف يبرز المعنى الحقيقى للخطر ، فهو سبب الضرر الذى يستوجب تعويض المستأمن عن حدوثه .

والخطر لا يصدق عليه هذا الوصف حقاً ، إلا إذا كان لا يزال محتفظاً بطابعه الرئيسى وهو صفة الاحتمال ، فعندما يتحقق فعلاً ، فلا يجوز من الناحية العلمية الدقيقة أن يوصف بأنه كذلك ، لأنه لا يصبح عندئذ حادثاً غير محقق .

فالخطر يسمى كذلك عندما يكون متوقعاً ، فإذا ما تحققت آثاره فإننا لا نكون بصدد خطر بعد وإنما كارثة Sinistre (٣) فالكارثة إذن هى الخطر بعد تحققه .

ولا تنصرف كلمة « الخطر » فى قانون التأمين إلى الحوادث السيئة فحسب ، بل تشمل كذلك الحوادث الحسنة ، وذلك على وجه الخصوص فى التأمين على الأشخاص .

٣٨ – التفرقة بين الخطر والشرط :

إذا كان الخطر يعرف ، كما سلف القول ، بأنه حادث غير محقق الوقوع فإنه لهذا يقترب من تعريف الشرط باعتباره وصفاً من أوصاف الالتزام إذ يعرف الشرط بأنه أمر مستقبل غير محقق الوقوع (المادة ٢٦٥ مدنى) .

---

(١) بيكاروبسون ، المرجع السابق ، رقم ٩ ص ٢١ وما بعدها .

(٢) فيليبس ، المرجع السابق ، رقم ٩٠٥ ، ص ٥٠٣ .

(٣) Desjardins. : Traité de droit Commercial maritime, t. 6, Paris 1887 No. 1289, P. 8.

ولكنه مع ذلك يظل هناك فارق جوهرى ، بين الخطر والشرط ، فالشرط ليس إلا وصفاً معدلاً لأثر الالتزام ، بينما الخطر عنصر من عناصر عقد التأمين .

أى أن الشرط وصف يدخله أطراف التعاقد على عقدهم الذى اكتملت كل العناصر اللازمة لوجوده ، بينما الخطر فى ذاته عنصر جوهرى لازم لوجود التأمين ولا يمكن استبعاده بارادة الطرفين (١) .

الفرع الثانى

أهمية الخطر فى التـأمين البحرى

٣٩ — رأينا فيما سبق أن الخطر هو أهم عناصر التأمين ، وإذا كانت الصفة البارزة لعقد التأمين أنه عقد من عقود الغرر ، فإن عنصر الخطر هو الذى يضفى على العقد هذه الصفة ، لما يتميز به هذا العنصر من طابع احتمالى .

إلا أنه فى التأمين البحرى ، نجد أن العقد من عقود الغرر أيضاً ، لأن التزام المؤمن يتبع بصفة جوهرية حوادث الملاحة ، وهـذا ما يتميز به التأمين البحرى بصفة خاصة (٢) .

والخطر هو العنصر الأساسى الذى يعطى عملية التأمين طابعها الحقيقى ، وفكرته فى التأمين أصيلة وخاصة بعمليـة التأمين ذاتها ، سواء من الناحية القانونية أو من الناحية العلمية وتختلف تمـاماً عن فكرة الخطر التى يعرفها القانون المدنى (٣) . ولأهمية الخطر باعتباره عنصراً من عناصر التأمين وجهان : وجه فنى ، وآخر قانونى نبحثهما فى مبحثين على التوالى :

---

(١) دانجون ، المرجع السابق ، رقم ١٥٣٥ ، ص ٤٠١ .

(٢) دوفر فى التأمين البحرى ، ص ٣٣١ .

(٣) بيكاروبسون ، المرجع السابق ، رقم ٧ ، ص ١٩ .

المبحث الأول

الأهمية الفنية لعنصر الخطر

٤٠ — ليس فى نيتنا أن ندخل فى تفاصيل العملية الفنية للتأمين البحرى إذ أن مثل هذه المحاولة تخرج عن نطاق بحثنا ، ولكننا سنحاول فقط إبراز أهمية عنصر الخطر فى العملية الفنية للتأمين .

وقد جاء على لسان القاضى S. Allen « أنه قد أصبح من المجمع عليه أن كل تاجر أو بنك أو مالك سفينة ، سواء فى الداخل أو فى الخارج ، قد درج على اعتبار التأمين البحرى عاملاً رئيسياً فى كل تعامل يقوم به ، وبعبارة أخرى فإن التاجر يتحمل الخطر التجارى ، ويتحمل البنك الخطر المالى ، بينما يأخذ المؤمن البحرى على عاتقه أخطار البحر [1] .

وليست أخطار البحر التى يضمن التأمين البحرى نتائجها كلها من نوع واحد، ولو أنها كذلك لسهل على المؤمن البحرى من الناحية الفنية أن يحدد متوسط احتمال وقوعها فى مدة معينة ، وفقاً لحساب الاحتمالات ، وبعد إجراء عملية إحصائية عنها ، ثم يسهل عليه بعد ذلك من ناحية أخرى ، أن يقوم بإجراء المقاصة بينها ، إلا أن الأمر ليس فى حقيقته يسيراً إلى هذا الحد ؛

إذ أن أنواعاً من السفن والبضائع ، تتعرض لظروف مختلفة وفى أثناء فصول السنة المختلفة وتخضع لطرق متباينة للشحن والتفريغ . هذه الأنواع يجب تقدير قيمتها بطريقة سليمة وتقسيمها إلى فئات . والقيام بهذا العمل أمر شاق يجب أن يقوم به فقط أولئك الذين يتخذونه عملاً منتظماً لهم ، أى أولئك الذين يعملون فى التأمين البحرى ، وبهذه الطريقة وحدها يمكننا أن نحصل على

(١) نقلا عن دوفر ، ص ٢٣٠ .

توحيد صحيح وعادل لمختلف أنواع الأخطار التى تخضع لمختلف الظروف .

ويقوم التأمين البحرى بمعالجة الأخطار بطريقة علمية حتى لا تستفيد مجموعة من المستأمنين على حساب مجموعة أخرى ، وبذلك تتم عملية تقريب لأخطار متشابهة فى طوائف متشابهة ، وبهذا تتحقق العدالة بين جميع طبقات المستأمنين (١) .

فالمؤمن البحرى يقسم الإخطار البحرية إلى طوائف ، تضم كل منها مجموعة من الأخطار تتشابه من حيث ظروف تحققها ، حتى يستطيع أن يخضع كل مجموعة قائمة بذاتها لتعريفة معينة من الأقساط ، أى حتى يتمكن من تحديد الثمن الذى يبيع به الضمان ضد كل نوع من أنواع الخطر .

ويعتبر تحديد الخطر بهذا المعنى أهم أجزاء عملية التأمين ، إذ لا يستطيع المؤمن أن يسوى ما يتقاضاه من أقساط بطريقة تعود عليه بالربح ، إلا إذا عرف على وجه الدقة طبيعـــة الخطر الذى يطلب منه تغطيته ، كما أن من المهم للمستأمن أن يعرف مدى ضمان المؤمن ، حتى يتمكن من تفادى ازدواج التأمين مع ما يؤدى إليه من نفقات (٢) .

٤١ — وليست كل الأخطار فى الواقع قابلة للتأمين عليها ، وتتوقف قابلية الخطر للتأمين عليه ، على إمكان إدراجه فى طائفة معينة من طوائف الخطر . وهناك صفات يتعين أن تشترك فيها كل مجموعة من مجموعات الخطر، والمؤمن عندما يقبل خطراً معيناً ويحدد القسط الذى يجب على المستأمن أن يدفعه ، إنما هو ينظر إلى توافر هذه الصفات فى الخطر الذى يطلب التأمين ضد نتائجه .

فلا يكفى من الناحية الفنية أن يكون الخطر حادثاً غير محقق الوقوع لا يتوقف تحققه على محض إرادة الطرفين حتى يمكن التأمين ضده ، وإنما يجب فوق ذلك أن تتوافر فى الخطر الصفات الآتية :

---

(١) Huebner ، المرجع السابق ، ص ٧ وما بعدها .

(٢) Preston (S) & Colinvaux (R), The law of Insurance, 2nd ed. London, 1961, P. 60.

١ — التحديد delimitation —تحديد الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها تعد ضرورة بالنسبة له ، وذلك بتعريف كل خطر وتحديده بدقة حتى يمكن قياسه ، وتقدير قيمته لتحديد مبلغ التأمين والقسط وتعويض التأمين .

٢ — التكاثر Fréquence[١] — يجب أن تكون هناك درجة من التكاثر فى تحقق الخطر تسمح بالوصول إلى إحصاءات مبنية على قانون تكرار الظاهرة ، وتكاثر الخطر يسمح أيضاً بإجراء المقاصة بين أخطار من طبيعة واحدة ، فلا يتصور مثلا إجراء تأمين ضد أخطار الزلازل والبراكين فى مصر ، لأنه إذا لم يكن من المستحيل أن تحدث مثل هذه الأخطار لدينا ، فإنه من النادر وقوعها.

٣ — التوزيع dispersion — ويقصد بتوزيع الخطر ، أن الخطر يجب ألا يكون ذا طبيعة عامة ، أى يجب ألا يهدد مجموعة معينة من الأشخاص أو الأشياء فى وقت واحد ، فلا يتوافر هذا العنصر فى التأمين ضد الأزمات الاقتصادية ، إذ أن الأزمة ظاهرة عامة تصيب الجماعة كلها ، ويستحيل بذلك إجراء المقاصة بين الأخطار .

٤ — الانتشار intensité — يجب ألا تكون درجة انتشار الخطر كبيرة ، وإلا أصبح التأمين مستحيلاً ، لأن القسط سيكون عندئذ بالغ الارتفاع ، إذ أنه إذا افترض أن خطراً ما تصل نسبة احتمال تحققه فى السنة من ١ إلى ٤ فإن قيمة القسط يجب أن تكون ربع قيمة الشىء المؤمن عليه ، وبهذه الطريقة سيحجم الأفراد عن القيام بالتأمين [٢] .

(١) يطلق مجمع اللغة العربية على هذا الاصطلاح « تواتر الأخطار » .

(٢) هيمار ، المرجع السابق ، رقم ٤٧ ، ص ٨٥ وما بعدها .

المبحث الثانى

الأهمية القانونية لعنصر الخطر

٤٢ — سنتكلم عن الأهمية القانونية لعنصر الخطر بالنسبة لعقد التامين بصفة عامة ثم نبين بعد ذلك أهميته فى التأمين البحرى على وجه الخصوص .

اولا — فى عقد التأمين بصفة عامة :

الخطر كما سبق القول هو العنصر المميز لعقد التأمين وهو الذى يكسبه طابعه القانونى كعقد من عقود الغرر .

وإذا كان عقد البيع يهدف أساساً إلى نقل ملكية الشىء المبيع ، فإن عقد التأمين يهدف إلى نقل الخطر على عاتق المؤمن ، أو على الأقل إلى نقل الخسائر المالية التى تترتب على وقوعه .

فالمؤمن ليس فى الواقع إلا تاجراً للأمان إذ أنه كما يقول Pothier يبيع للمستأمن إعفاءه من حمل الخطر[١] ، وتبرز أهمية الخطر كذلك عند تحققه إذ لا يترتب حق المستأمن فى التعويض إلا بعد وقوع الكارثة[٢] .

وعقد التأمين وإن كان من العقود الرضائية يتكون بمجرد رضاء الطرفين ، إلا أنه لا ينتج آثاره فى الحال ، فلا يتخذ التأمين صورة حية ، إلا بتعرض الأشياء محل التأمين لخطر ما[٣] .

---

(١) Bessé ، المرجع السابق ، رقم ١٥ ، ص ١٢ .

(٢) Chauveau; des assurances maritime, Paris 1949, (extrait de Juris Classeur), No. 18 P. 5.

(٣) ريبير ، القانون البحرى ، رقم ٢٤١٠ ، ص ٤٠٣ .

ولما كان التأمين من عقود التعويض فإن ملكية المستأمن للشيء المؤمن عليه يجب أن تتعرض للخطر .

فإن كان الخطر باعتباره عنصراً احتمالياً يضفي على التأمين وصفه كعقد من عقود الغرر ، فإنه لما قد يؤدي إليه من تحقق الضرر بالمستأمن ، يجعل التأمين عقداً تعويضياً .

وكان التأمين يتم فيما مضى من أشخاص ليس لهم مال يتعرض لخطر ما ، أو ليس لديهم نية لتعريض أموالهم للخطر ، وأولئك هم الذين يريدون الاستفادة من الحصـــول على تعويض من المؤمن بمجرد دفع قسط كمبلغ يراهنون به ، وبرغم ذلك كانت مثل هذه التأمينات مقبولة لأسباب من الصعب تأييدها ، وبرغم ما قاله Emerigon من أن التأمين دون مال يتعرض للخطر لا يمكن أن يعد تأميناً حقيقياً [1] .

بيد أنه أصبح من المسلم به الآن أن مثل هذا النوع من التأمينات يعد ضرباً من المقامرة ، ولا يكون له وجود قانوني ، لأنه فضلاً عن تخلف عنصر الخطر فيه، فإن المستأمن لا تكون لديه مصلحة قانونية مشروعة جديرة بالحماية .

٤٣ ـ جزاء تخلف عنصر الخطر :

إذا كان غرض التأمين حماية المستأمن من احتمال تحقق الخطر ، فإن هذه الحماية هي المحل المباشر لعقـــد التأمين ويترتب على تخلفها انعدام العقد لتخلف المحـــل[2] فإذا لم تتعرض الأشياء المؤمن عليها لخطر ، أو على الأقل إذا لم تعتبر كذلك في ذهن المتعاقدين (الخطر الظني على ما سنرى فيما بعد) [3] فإن العقد يعد في نظر ريبير باطلاً لانعدام المحل[4] . والتفرقة بين انعدام العقد

(١) الدردج ، المرجع السابق ، ص ١ .

(٢) شوفو ، القانون البحري ، رقم ١٠٢١ ، ص ٦٧٧ .

(٣) انظر لاحقا رقم ٤٨ .

(٤) ريبير ، القانون البحري رقم ٢٦٠٧ ، ص ٥٨٨ .

وبطلانه ، تفرقة اختلقتها النظرية التقليدية فى البطلان وهى تفرقة لا مبرر لها ، إذ يستوى العقد المنعدم مع العقد الباطل ، من حيث أحكامهما ، ومن حيث أن كليهما لا وجود له من الناحية القانونية [1] فالكلمتان إذن تعبر عن معنى واحد . وخلاصة القول إذن ، أن الخطر يعتبر ، مع تجوز فى التعبير ، محل التزام المؤمن فى عقد التأمين بحيث يترتب على تخلفه بطلان العقد لتخلف المحل .

٤٤ — إلا أن الخطر لا يمكن أن يعتبر كذلك فى القانون الإنجليزى إذ لا يعرف هذا القانون فكرة محل العقد كما هى معروفة فى النظام القانونى اللاتينى ، فالعقود فى Common Law تنقسم بصفة رئيسية إلى قسمين :

١ — عقود رسمية Contracts Under Seal . ٢ — عقود بسيطة Simple Contracts ويشترط فى العقد بصفة عامة ، توافر عناصر معينة يمكن إجمالها فى عناصر ثلاثة :

(ا) الالتزام Obligation — ويعنى هذا العنصر أن يكون الشخص ملزماً قانوناً نحو آخر بشىء معين .

(ب) الاتفاق Agreement — قبل أن يتفق الطرفان على الصفقة ، لا يمكن أن يكون هناك أى التزام أو رابطة قانونية بينهما ، ويتكون الاتفاق من عرض وقبول ويسمى وعداً Promise بعد قبول العرض الذى يعرضه العارض على الموجه إليه العرض ، ويسمى الأول فى هذه الحالة الواعد Promiser أما الثانى فيسمى الموعود له Promisee .

(ح) Consideration — ولهذا العنصر أكثر من معنى فى القانون الإنجليزى ، ومن بين معانيه السبب الذى من أجله يلتزم الشخص فى العقد بالتزام ما . ويقصد به أيضاً الثمن الذى يدفع مقابل الوعد الذى يقدمه الواعد ولا يشترط هذا العنصر فى العقود الرسمية Under Seal إذ الشكل وحده

---

(١) فى هذا المعنى (عبد الرزاق السنهورى الوسيط فى شرح القانون المدنى ج ١ — فقرة ٣٠٠ ص ٤٨٩ .

يكفى . فالقانون يتطلب إما الشكل Form أو Consideration [1] . ويعتبر الخطر فى عقد التأمين هو هذا العنصر الأخير Consideration .

فالخطر الذى يأخـــذه المؤمن على عاتقه هو العوض Consideration الذى يقدمه للمستأمن ، مقابل القسط الذى يعتبر بالنسبة للأخير العوض Consideration الذى يقدمه للمؤمن[2] .

٤٥ ـ ثانيا ـ فى عقد التامين البحرى بصفة خاصة :

إن كان الخطر هو العنصر الهام فى عقد التأمين بصفة عامة ، فهو سمة عقد التأمين البحرى ، فضمان الأشياء المؤمن عليها ضد الأخطار البحرية هو يحق الطابع المميز للتأمين البحرى[3] .

وما يميز التأمين البحرى عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى مثل التأمين البرى والتأمين الجوى ، هو طبيعة محل التأمين ذاته ، أى سبب الضرر وليس طبيعة الضرر ولا الأموال التى يصيبها الضرر ، فالتأمين البحرى هو التأمين الذى يغطى الخطر البحرى[4] . ويرى البعض[5] أنه يعتبر التأمين بحرياً كلما تعلق بمنشأة بحرية ، ولا يعد كذلك إذا تعلق بمنشأة نهرية ، ولو قامت برحلة بحرية ، بصفة تبعية ، أى أن طبيعة المال المعرض للخطر هو الذى يعطى التأمين وصفه بأنه بحرى .

---

(١) Chitty, on Contracts, 21st ed., London 1955, Vol. 1 Nos. 1-8, PP. 1-6.

(٢) دوفر تحليل شروط التامين البحرى ، ص ٢٧ ، هذا وتعبر وثيقة اللويدز عن القسط بكلمة Consideration ، اذ ترد فى نهاية هذه الوثيقة العبارة الآتية على لسان المؤمن " Confessing ourselves paid the Consideration due into us for this assurance by the assured, at and after the rate of......"
راجع شكل هـــذه الوثيقة فى الجدول الأول لقـــانون التامين البحرى الانجـــليزى ســـنة ١٩٠٦ .

(٣) Bessè المرجع السابق ، ص ١٣ .

(٤) شوفو ، القانون البحرى ، رقم ٩٨٤ ، ص ٦٥٥ .

(٥) ديبير ، القانون البحرى ، رقم ٦١١ ، ص ٥٩٠ .

وتظهر أهمية الحكم على التأمين بأنه بحرى ، أم غير بحرى عند تطبيق القواعد القانونية الخاصة به ، إذ أن قواعد التأمين البحرى تختلف عن غيرها من القواعد التى تحكم الأنواع الأخرى من التأمين ، وقد يتعلق الأمر أحياناً بقواعد آمرة لا يجوز الاتفاق فى وثيقة التأمين على مخالفتها [1] . والواقع أن التأمين البحرى يعد كذلك كلما كان محله خطراً بحرياً بصرف النظر عن تعلق التأمين بمنشأة بحرية أو نهرية . والقول بغير هذا لا يتفق مع المنطق ويجافى طبيعة الأشياء ، إذ أن تطبيق قواعد التأمين البحرى بما لها من ذاتية خاصة ، فرضتها طبيعة الخطر الذى يضمن هذا النوع من التأمين ، يجب أن يتم كلما تعلق الأمر بخطر بحرى ، ولا يكون لطبيعة الأموال محل التأمين أهمية فى الموضوع . فالخطر البحرى ، لا المنشآت البحرية ، هو الذى أدى إلى نشوء قواعد قانونية خاصة بالتأمين البحرى ينفرد بها فى كثير من المواضع عن غيره من الأنواع الأخرى للتأمين .

فطبيعة الخطر هى التى تحدد إذن نوع التأمين ، ومن ثم تحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق ، ومن هنا يبرز ما لعنصر الخطر من أهمية قانونية خاصة فى التأمين البحرى .

وغنى عن البيـــان أن تخلف عنصر الخطر فى التأمين البحرى يؤدى كذلك إلى بطلان التأمين . وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية بأنه يتعين الحكم ببطلان عقد التأمين البحرى لتخلف عنصر الخطر ، إذا كانت السفينة قد فقدت فى الليلة السابقة على توقيع العقد ، الذى تم فى ظهر اليوم التالى ، وأنه من إطلاقات قاضى الموضوع وفقاً لظروف الكارثة ، تقدير تحديد اللحظة التى يجب اعتبار السفينة فيها مفقودة [2] .

٤٦ ـ الخلاصـــة :

نخلص مما سبق إلى أن عنصر الخطر هو عصب التأمين ، وأن لأهميته وجهين : أهمية فنية حيث يحدد نوع الخطر الذى يضمنه المؤمن ، مدى التزام

(١) شوفو ، المرجع السابق ، رقم ٩٨٤ ، ص ٦٥٦ .

(٢) نقض فرنسى عرائض فى ٢ ابريل سنة ١٩١٢ R.I.D.M. جـ ٢٧ ص ٨٠١ .

المستأمن بدفع القسط وتحديد طبيعة الخطر من حيث درجة انتشاره ومدى احتمال وقوعه ، ومن ثم رفض المؤمن أو قبوله ضمان خطر ما . وأهمية قانونية حيث يعتبر اتفاق المؤمن والمستأمن على ضمان خطر معين ، هو محـــل عقد التأمين ، بحيث إذا تخلف الخطر اعتبر العقد باطلا .

ورأينا كذلك أن أهمية هذا العنصر فى التأمين البحرى ، تفوق أهميته فى الأنواع الأخرى من التأمين ، إذ أن الخطر محل هذا النوع من التأمين ، هو الذى يمنحه طابعه الخاص وذاتيته المستقلة من حيث القواعد القانونية التى تحكمه .

الفصل الثانى

جواز التأمين برغم تخلف الخطر

٤٧ - تمهيـــد :

بعد أن بينا ما لعنصر الخطر من أهمية خاصة فى التأمين البحرى ، فإنه قد يبدو غريباً القول بأن التأمين البحرى قد ينعقد برغم تخلف هذا العنصر ؛ إلا أن هذه الغرابة لا تلبث أن تتبدد إذا ما بينا الحالات التى يجوز فيها التأمين البحرى برغم تخلف عنصر الخطر .

فعنصر الخطر قد ينعدم من الناحية المادية ولكنه يوجد من الناحية المعنوية وهذه هى الحالة التى لا يوجد فيها الخطر فعلا وإنما يقوم فقط فى ذهن المتعاقدين ويسمى الخطر فى هذه الحالة بالخطر الظنى Risque Putatif ؛ وفى هذا النوع من الخطر تكون الكارثة قد حدثت فعلا قبل انعقاد التأمين ، ويشترط لجواز التأمين البحرى فى هذه الحالة ألا يكون المستأمن على علم بتحقق الكارثة وقت انعقاد التأمين .

هذا ويذهب القانون الإنجليزى إلى أبعد من ذلك إذ يجيز التأمين البحرى برغم تخلف عنصر الخطر سواء من الناحية المادية أو الناحية المعنوية متى قبل طرفا التأمين هذا الوضـــع وذلك إذا تضمنت وثيقـــة التأمين شرط "Lost or not lost".

كما قد ينعدم عنصر الخطر من الناحية الاقتصادية برغم توفره من الناحية المادية والمعنوية ، وذلك لسبق تغطيته بتأمين سابق . وتعرف هذه الحالة بتعدد التأمينات ، وتختلف النظم القانونية من حيث إجازة هذا الوضع أو منعه ، وسنبين فى فرعين على التوالى حالتى جواز التأمين برغم انعدام عنصر الخطر ، فنبين

فى الأول مسألة انعدام عنصر الخطر من الناحية المادية (الخطر الظنى) . ونبحث فى هذا الفرع أيضاً التأمين الإنجليزى « lost or not lost » ، ونخصص الثانى لحالة انعدام عنصر الخطر من الناحيـــة الاقتصادية (تعدد التأمينات) .

الفرع الأول

الخطر الظنى

٤٨ — رأينا أن من أبرز صفات عنصر الخطر فى التأمين أن يكون غير محقق الوقوع ، كما رأينا كذلك أن عقد التأمين عقد غرر Contrat Aléatoire وأن عنصر الخطر هو الذى يضفى عليه هذه الصفة [١] .

لهذا قد لا يتصور بسهولة أن ينعقد التأمين بعد تحقق الخطر ، إذ أن هذا يعنى أن الخطر لم يعد غير محقق الوقوع ، كما أن صفة الغرر تكون قد انتفت عن العقد فضلا عن أن الخطر أمر لا يحدث إلا فى المستقبل ، فتحققه قبل انعقاد التأمين ينفى بلا شك صفة الاستقبال .

إلا أن صفة الاستقبال ليست جوهرية فى الخطر وإنما جوهر الخطر أن يكون غير محقق الوقوع ، وبهذا يمكننا فقط أن نتصور حادثاً قد وقع فى الماضى ، يمكن أن يعتبر غير محقق الوقوع فيما يتعلق بالتأمين ، وعدم التحقق فى هذه الحالة إنما يتعلق بطرفى التأمين ، أى أنه عدم تحقق شخصى محض Purement Subjective [٢] .

فصفة الاحتمال أو عدم التحقق ، يمكن أن تتوافر بالنسبة لحادثة سبق وقوعها بشرط أن يكون حدوثها غير معروف لطرفى التأمين ، فالخطر يمكن أن يكون محلا للتأمين ، ولو كان قد تحقق فعلا ، إذا كانت واقعة تحققه

---

(١) راجع سابقا رقم ٣٩ .

(٢) بيكاروبسون ، المرجع السابق رقم ١٠ ، ص ٢٣ .

يجهلها طرفا التأمين إذ يعتبر فى هذه الحالة غير مؤكد الوقوع ويسمى بالخطر الظنى Risque Putatif فعـدم تحقق وقوع الحادث إذن لا يشترط دائماً أن يكون موضـوعياً Objective ، وإنمـا يمكن أن يكون شخصـياً Subjective[1] .

فالخطر الظنى إذن هو الخطر الذى يوجد فى ذهن المتعاقدين دون أن يشترط وجوده من الناحية المادية ، فهو خطر معنوى .

٤٩ – الخطر الظنى استثناء من القواعد العامة :

يبرم عقد التأمين البحرى بقصد حماية الأموال المؤمن عليها من أخطار الملاحة ، فإذا لم تتعرض هذه الأموال لأى خطر اعتبر العقد باطلا لتخلف المحل[2] وكان هناك موجب لإلغاء التأمين[3] .

وإلغاء التأمين بسبب عدم تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر لا يتم فقط إذا كان عدم التعرض للخطر يرجع إلى حادث فجائى أو قوة قاهرة ، بل إذا كان سببه يرجع أيضاً إلى فعل المستأمن[4] .

وتقضى القواعد العامة بأن تقدير وجود عنصر الخطر وقت إبرام العقد يجب أن يتم بطريقة موضوعية ، فى حالة البيع مثلا يعتبر العقد باطلا إذا كان الشئ المبيع قد هلك فعلا عند إبرام البيع ولو كان الطرفان يجهلان هذه الواقعة[5] . لهذا يكون اعتبار الخطر الظنى محلا للتأمين البحرى استثناء من القواعد العامة من ناحيتين :

أولا – إنه برغم تخلف الخطر من الناحية المادية وقت العقد ، وهو يعتبر محل التأمين على النحو السالف بيانه ، فإن التأمين البحرى يضمن نتائج

---

(١) هيمار ، رقم ٤٤ ، ص ٧٩ .

(٢) راجع سابقا رقم ٤٣ .

(٣) ريبير ، القانون البحرى ، رقم ٢٥٢١ ، ص ٥١٣ .

(٤) دى سميه ، المرجع السابق ، رقم ٩١ ، ص ١٠٧ .

(٥) شوفو ، القانون البحرى ، رقم ١٠٢٩ ، ص ٦٧٩ .

الخطر الظنى ، ويعتبر هذا الضمان خروجاً على القواعد العامة ، التى تحتم وجوب توافر محل العقد ، وتعرض الأموال المؤمن عليها للخطر وقت التعاقد.

ثانياً — تقضى القواعد العامة بأن تقدير توافر محل العقد وقت التعاقد يجب أن يتم بما تقرره ظروف الواقع ، بقطع النظر عما يعتقده المتعاقدان ، فالمعيار فى هذه الحالة موضوعى إلا أننا بضمان نتائج الخطر الظنى ، نكون قد طرحنا المعيار الموضوعى آخذين فى الاعتبار المعيار الشخصى حيث لا يتوافر الخطر فى هذه الحالة من الناحية الموضوعية .

ونقسم هذا الفرع إلى مباحث ثلاثة : نبحث فى الأول وضع الخطر الظنى فى القانون الفرنسى ، وفى المبحث الثانى التأمين "Lost or not lost" فى القانون الإنجليزى ، وفى المبحث الثالث نبحث الخطر الظنى فى القانون المصرى .

• • •

المبحث الأول

الخطر الظنى فى القانون الفرنسى

٥٠ — تقضى المادة ٣٦٠ من القانون التجارى الفرنسى بأن « كل تأمين يعقد بعد هلاك أو وصول الأشياء المؤمن عليها يعتبر باطلا إذا وجدت قرينة على أنه قبل توقيع العقد كان فى وسع المستأمن أن يعلم بالهلاك أو فى وسع المؤمن أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها » .

ويؤدى هذا النص بمفهوم المخالفة إلى أن التأمين الذى يعقد بعد وقوع الخطر يعتبر صحيحاً ، إذا لم يثبت أن المستأمن كان فى استطاعته أن يعلم بتحقق الكارثة ، أو أن المؤمن كان فى إمكانه أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها ، وقد استقر القضاء الفرنسى على هذا (١) .

وبينت المادة ٣٦٦ الأحوال التى تتوافر فيها قرينة العلم ، وذلك بتحديد الوقت الذى يفترض فيه وصول خبر الهلاك أو الوصول إلى محل التعاقد ، ويختلف هذا الوقت تبعاً للمسافة بين مكان الهلاك أو الوصول أو مكان وصول أول خبر عن أحدهما ، وبين محل التعاقد . هذا طبعاً دون إخلال بوسائل الإثبات الأخرى (٢) ، وبذلك تكون المادة ٣٦٦ قد سهلت على الطرف الذى

---

(١) مارسيليا التجارية فى ٢٠ مايو ١٩٤٩ .D.M.F سنة ١٩٥٠ ص ١٣٢ ، نقض فرنسى فى ١٦ مارس ١٩٤٩ .D.M.F سنة ١٩٤٩ ص ٢٧٧ .

(٢) Art. 366 : "La présomption existe si, en comptant trois quarts de myriamètre (une liue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou de lieu, où la première nouvelle eu est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu ou le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du Contrat".

يتمسك بعلم الآخر ، أن يثبت ما يدعيه بمجرد إثبات توافر القرينة المقررة فى هذه المادة . كما أنه من حقه أن يقيم هذا الإثبات بأى وسيلة أخرى تكون لديه .

وتعتبر هذه القرينة القانونية قاطعة ، لأنه يقصد بها تقرير بطلان تصرف قانونى (المادة ١٣٥٢ من القانون الفرنسى) [١] .

٥١ — أما المادة ٣٦٧ فقد قررت إمكان اتفاق الطرفين على استبعاد هذه القرينة القانونية ، وذلك بالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles فهذا النوع من التأمين لا يبطل إلا إذا ثبت علم المستأمن بالهلاك أو علم المؤمن بوصول السفينة قبل توقيع العقد[٢] ، وعلى الطرف الذى يتمسك بعلم الآخر أن يقيم الدليل على ذلك .

فالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة يكون صحيحاً ، ولو ثبت تحقق الكارثة قبل توقيع عقد التأمين ، مادام لم يثبت علم المستأمن بوقوعها ، فهو فى الواقع تأمين من خطر ظنى ، أى يعتبر التأمين فى هذه الحالة صحيحاً متى كان الخطر قد تحقق قبل العقد دون علم أى من الطرفين .

٥٢ — يتضح لنا مما سبق إذن أن القانون الفرنسى يجيز التأمين من الخطر الظنى ، إلا أنه يجب أن نفرق بين حالتين :

الأولى : لا يكون فيها التأمين من الخطر الظنى مقصوداً فى حد ذاته وإنما يعقد التأمين لتغطية خطر معين ، ثم يتحول الخطر إلى خطر ظنى ، وهذه هى الحالة

---

(١) ريبير ، القانون البحرى ، رقم ٢٥٢٢ ، ص ٥١٦ . ليون كان ورينو ، رقم ١١٢٤ ، ص ٢٦٢ .

(٢) Art. 367 : "Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaise nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise. Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée de navire, avant la signature du contrat".

المنصوص عليها فى المادة ٣٦٥ ، إذا تحقق الخطر قبل توقيع العقد ولم تتوافر شروط القرينة القانونية التى نصت عليها المادة ٣٦٦ .

الثانية : التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، وفى هذه الحالة يكون فى اعتبار المتعاقدين تغطية الخطر الظنى ، إذ يجيز لهما القانون فى المادة ٣٦٧ الاتفاق على تعطيل القرينة القانونية التى أقامها المشرع فى المادة ٣٦٦ ، ويكون احتمال تحقق الخطر عند التأمين أمراً فى حسبان طرفى التأمين ، بشرط ألا يثبت أن أيهما كان على علم بوقوع الخطر سواء بتحقق الكارثة أو بوصول الأشياء محل التأمين ، وإلا فإننا لا نكون بصدد خطر ظنى فى هذه الحالة . ويقرر القضاء الفرنسى أن المقصود بعلم المستأمن الذى يبطل التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة العلم الحقيقى بالهلاك قبل توقيع العقد [١] .

٥٣ — ويستقل التأمين البحرى بجواز التأمين على الخطر الظنى ، فقانون التأمين البرى الفرنسى الصادر سنة ١٩٣٠ ، يعتبر بالتأمين باطلا إذا كانت الأشياء المؤمن عليها قد هلكت وقت العقد [٢] . ويبرر البعض سبب استقلال التأمين البحرى بجواز التأمين من الخطر الظنى بأن التأمين البحرى يعقد فى الغالب الأعم من الأحوال فى أماكن تبعد عن الأشياء محل التأمين ، ولا يسهل عندئذ الحصول على معلومات تتعلق بحالة هذه الأشياء [٣] .

فتطبيق القاعدة العامة التى تقضى بضرورة توافر عنصر الخطر من الناحية الموضوعية وقت العقد ، يؤدى إلى نتائج قاسية فى مجال التأمين

---

(١) نقض فرنسى عرائض فى ٢٤ أبريل ١٨٧٦ ، دالوز — ٧٦ — ١ — ٤٣٥ .

(٢) حيث نقض الفقرة الأولى من المادة ٣٩ من قانون التأمين البرى ١٩٣٠ بأنه :

"L'assurance est nulle si au moment du contrat, la chose assurée a déjà péri on ne peut plus être exposée aux risques, les primes payées doivent être restituées a l'assuré sous deduction des frais exposés par l'assureur autres que ceux de Commis sions lorsque ces derniers aurant été recupérés contre l'agent ou le courtier".

(٣) Liard (M) : Assurance Maritime et assurance terrestre, Bordeaux 1933 P. 185 et S.

البحرى ، إذ يجب أن يؤخذ فى الاعتبار الصعوبة التى يلاقيها الطرفان المتعاقدان فى الحصول على معلومات كافية عن الخطر .

وتبرر صفة الغرر التى يتميز بها العقد وجوب الأخذ بهذه القاعدة مع شىء من المرونة ، وذلك فى النطاق الواجب لتفادى الغش ، ويكون ذلك عن طريق الأخذ بالتقدير الشخصى ، فيكفى ثبوت أن أحداً من طرفى العقد لم يكن على علم بحالة الأموال المؤمن عليها لحظة توقيع عقد التأمين البحرى[١] .

٥٤ ــ موقف وثائق التامين البحرى الفرنسية من الخطر الظنى :

رأينا أن القانون يجيز التأمين البحرى من الخطر الظنى ، ولا يعتبر التأمين باطلا إلا فى حالة ثبوت سوء نية الطرف الذى من مصلحته صحة هذا التأمين [٢]، لأن الصفة الجوهرية للخطر الظنى تنتفى فى هذه الحالة . فالقانون قد اشترط حسن النية لصحة هذا التأمين ، الذى لا يتوفر فيه الوجود المادى لعنصر الخطر وقت انعقاده ، فكأن القانون والحال كذلك قد استبدل حسن نية طرفى التأمين بضرورة وجود محل التأمين وجوداً مادياً عند انعقاد العقد [٣].

وإذا كان القانون فى المادة ٣٦٥ يعتبر التأمين باطلا ، إذا وجدت قرينة على أن أحد طرفى التأمين كان يعلم بوقوع الخطر قبل إبرام التأمين ، وحدد شروط هذه القرينة فى المادة ٣٦٦ ، فإن وثيقة التأمين الفرنسية على السفن فى القسم الأول من المادة ٩ (الفقرة الأولى) قد استغنت عن هذه القرينة القانونية عندما افترضت دائماً أن طرفى التأمين على علم مباشر بالأخبار المتعلقة بالسفينة والتى تكون قد وصلت بطريقة ما إلى المكان الذى يتواجدان

---

(١) شوفو ، القانون البحرى ، رقم ١٠٢٩ ، ص ٦٧٩ وما بعدها .

(٢) دانجون ، المرجع السابق ، رقم ١٥٤٤ ص ٤١٦ .

(٣) Lureau (P) et Olive (P) : Commentaire des Polices Françaises d'Assurances Maritime Sur Corps de Navires, Paris, 1949, No. 125, P. 104.

فيه ، بل يفترض علمهما ولو وصلت هذه الأخبار إلى أحد من الغير الذى لا يكون معروفاً لطرفى التأمين .

وبهذا تقيم وثيقة التأمين على السفينة قرينة تحل محل القرينة القانونية المنصوص عليها فى المادة ٣٦٦ ، على علم طرفى التأمين المباشر والشخصى بالأخبار المتعلقة بالسفينة ، وتنطبق هذه القرينة حتى ولو لم يثبت العلم الحقيقى لطرفى التأمين ، ويكفى فى هذا الشأن أن يثبت علم أحد من الغير فى مكان وجودهما ولو كان يجهله طرفا التأمين .

وبهذا مثلا ، إذا عقد تأمين على السفينة فى يوم الثلاثاء ، بينما لم يكن هناك أى خبر قد وصل عن السفينة سواء إلى المستأمن أو المؤمن ، ثم علم أحدهما فيما بعد أنه فى اليوم السابق على إتمام وثيقة التأمين ، أى فى يوم الإثنين ، كان هناك شخص من الغير أجنبى تماماً عن كل منهما ، ويوجد فى مكان وجودهما ، على علم بهلاك أو وصول السفينة فهذه الواقعة تكفى لكى يعتبر التأمين باطلا .

وقد يعترض على هذه القرينة بأنها تحكمية أكثر من اللازم ، كما أنها مجازية ، وهذا اعتراض جائز ، ولكن أين يكمن الشر ؟ إنه يكمن قطعاً فى صعوبة إثبات العلم المباشر للمستأمن أو المؤمن بالخبر الذى تتعلق فيه مصلحته . وهذه القرينة تسمح باكتشاف أى محاولة للغش فى هذا الشأن ، فيكفى أن نعلم المبدأ وعلة وجوده حتى نثبت أن هذه القاعدة التى أخذت بها وثيقة التأمين على السفينة هى النتيجة الوحيدة العادلة والمنطقية ، فإذا أراد أحد طرفى التأمين إثبات بطلانه ، فما عليه إلا أن يثبت علم أحد الأفراد المقيمين فى المكان الذى يوجد فيه الطرف الآخر بالخبر والتاريخ الذى أعطى فيه هذا الطرف أمر التأمين أو أبرم فيه العقد دون حاجة به إلى إقامة أى دليل آخر [1]

---

(١) ليرو واوليف ، المرجع السابق ، رقم ١٢٨ ، ص ١٠٥ وما بعدها .

وتقضى الفقرة الثانية من القسم الأول من المادة ١٩ ، بأن كل تأمين يعقد على الأخبار الحسنة أو السيئة يكون باطلا إذا ثبت أن خبر وصول السفينة أو تحقق الكارثة التى تتعلق بها قد عرف ، سواء فى المكان الذى يوجد فيه المستأمن قبل إعطاء الأمر بالتأمين ، أو فى مكان اكتتاب الأخطار قبل توقيع وثيقة التأمين ، دون حاجة إلى تقديم أى دليل مباشر على علم المستأمن أو المؤمن بالخبر (١) .

والتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة هو وضع أجازته المادة ٣٦٣ من القانون التجارى ، فهذا النص كما سبق يلغى قرينة العلم التى أقامتها المادة ٣٦٦ ولا يجعل التأمين من الخطر الذى تحقق قبل العقد باطلا ، إلا إذا ثبت علم المستأمن بالكارثة أو علم المؤمن بوصول السفينة(٢) .

إلا أن وثيقة التأمين على السفينة جعلت هذا التأمين باطلا ، لمجرد أن خبر الوصول أو الهلاك قد عرف فى المكان الذى يوجد فيه المؤمن أو المستأمن قبل إصدار الأمر بالتأمين(٣) ، ولو لم يثبت علم المؤمن بالوصول ، أو علم المستأمن بالهلاك علماً شخصياً قبل إصدار هذا الأمر .

---

(١) وأهم ما جاء فى نص الفقرة الأولى من المادة ١٩ من وثيقة التأمين الفرنسية على السفن :

Par application de l'art. 365 du code de commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours presumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire et qui sont parvenues par un moyen quelconque au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux. En conséquence, toute assurance, même sur bonnes ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire ou d'un sinistre le concernant, était connu, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant l'ordre d'assurance donné soit sur la place de la souscription des risque avant la signature de la police sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou l'assureur.

(٢) سابقا رقم ٥١ .

(٣) ليرو وأوليف ، المرجع السابق ، رقم ١٢٩ ، ص ١٠٧ .

٥٥ — هذا وتأخذ وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع بنفس الفكرة التي أخذت بها وثيقة التأمين على السفن ، فيما يتعلق بضمان الخطر الظنى سواء بالنسبة لاستبعاده القرينة القانونية المنصوص عليها في المادة ٣٦٦ ، وافتراض العلم المباشر للمؤمن والمستأمن بالنسبة للأخبار المتعلقة بالأشياء المؤمن عليها أو السفينة أو العربة الناقلة لها ، والتي تكون قد بلغت بطريقة ما إلى مكان وجود أحد الطرفين ، ولو لشخص من الغير غير معروف لهم . وقد حكم بأن الخبر يعتبر أنه قد بلغ Nouvelle Parvenue في حكم المادة ٣٠ من وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع ، إذا وصل الخبر بطريقة ما إلى شخص ما ، في المكان الذي يوجد فيه صاحب المصلحة ، فلا يشترط إذن أن يكون الخبر من الأخبار المؤكدة والمعلومة للكافة (١) . كما تعتبر هذه الوثيقة التأمين من الأخبار الحسنة أو السيئة باطلا ، إذا تأيد أن خبر وصول الأشياء المؤمن عليها أو السفينة أو العربة الناقلة لها قد عرف في المكان الذي يوجد فيـــه المستأمن قبل إصدار الأمر بالتأمين أو في مكان الاكتتاب على الأخطار دون حاجة إلى تقديم أى دليل مباشر على هذا العلم ، وذلك خلافاً لما تقضى به المادة ٣٦٧ من القانون التجارى .

وقد قررت المادة ٣٠ من الوثيقة هذه المبادئ ، بنصوص تكاد تكون متماثلة مع ما تقضى به المادة ١٩ من وثيقة التأمين على السفينة (٢) .

---

(١) محكمة داكار المدنية في ٢٢ مايو ١٩٥٢ D.M.F. سنة ١٩٥٣ ص ٥١٨ .

(٢) وأهم ما جاء به نص المادة ٣٠ من وثيقة التأمين على البضائع :

"Par application de l'article 365 du code de Commerce L'assuré et les assureurs sont toujours presumés avoir reçu conniassance immédiate des nouvelles concernant soit les objects assurés soit le navire ou le vehicule transporteur et qui sont parvenu par un moyen quelconque, au lieu où il se trouvent respectivement même à des tiers inconnus d'eux.

En conséquence, toute assurance meme stipulée faite sur bonne ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée des objets assurés, ou d'un sinistre concernant ces objets ou le navire ou le vehicule transporteur,=

٥٦ – وقد ذهب أحد الشراح إلى أن وثيقة التأمين على السفن لا تجيز التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، كما أنها حرمت على المستأمن صراحة ، التأمين على سلامة وصول السفينة (م ١٣٪١) . أما وثيقة التأمين على البضائع فقد أجازت هذا النوع واستند هذا الرأى إلى نص المادة ٣٠ ، ويبرر سبب إجازة الوثيقة التأمين على البضائع لهذا النوع من التأمين ، بأن الشاحنين لا يمكنهم أن يعلموا بسهولة ما يصيب البضائع من كوارث ، كما أنه يجب أن يعطى حامل وثيقة التأمين أكبر قدر من الضمان حتى يسهل ذلك تداول مستندات البضاعة [1] .

والواقع أن هذا القول يثير الدهشة ، إذ أن المادة ٣٠ من وثيقة التأمين على البضائع ، والتى يستند الرأى ذاته عليها ، لا تختلف فى شئ عن نص المادة ١٩ من وثيقة التأمين على السفن ، التى يعتبر هذا الرأى أنها لم تجز التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة .

والواقع أن وثيقة التأمين على السفن ووثيقة التأمين على البضاعة لم تبطلا التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة فى كل الأحوال ، كما أنهما لم تجيزاه على إطلاقه ، بل ما فعلته هاتان الوثيقتان أنهما لم تجيزا المبدأ الذى قررته المادة ٣٦٧ من القانون التجارى ، التى اعتبرت هذا التأمين صحيحاً ما لم يثبت العلم الحقيقى للمستأمن بالكارثة أو المؤمن بالوصول قبل توقيع التأمين .

واعتبرت الوثيقتان هذا التأمين باطلا ، متى تأيد أن الخبر المتعلق بالأشياء المؤمن عليها قد عرف فى المكان الذى يوجد فيه المستأمن أو فى مكان الاكتتاب على الأخطار دون حاجة إلى ثبوت العلم الشخصى لكل من المستأمن أو المؤمن كما تشترط المادة ٣٦٧ ، فما يقال بالنسبة لإجازة أو بطلان هذا النوع فى إحدى الوثيقتين يصدق على الأخرى .

=était Connue, soit en lieu où se trouvent l'assuré avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place de la souscription du risque sans qu,il soit besoin d'admisnitrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou par l'assureur.

(١) ريبير ، القانون البحرى ، رقم ٢٥٢٣ ، ص ٥١٧ .

٥٧ – ويبدو أن الرأى الذى يقول باختلاف موقف كل من وثيقتى التأمين (على السفن وعلى البضاعة) فيما يتعلق بالتأمين على الأخبـار الحسنة أو السيئة، قد خلط بين هذا النوع من التأمين وبين نوع آخر هو التأمين على سلامة وصول السفينة Assurance sur bonne arrivée du navire الذى حرمته وثيقة التأمين على السفن فى الفقرة الأولى من المادة ١٣ ، ولم يرد ذكره فى وثيقة التأمين على البضائع .

بيد أن التأمين على سلامة وصول السفينة ، هو تأمين يتفق فيه بين المؤمن والمستأمن على تحديد مبلغ معين، يقوم بدفعه الأول إلى الأخير فى حالة عدم وصول السفينة سالمة إلى جهة الوصول . وهذا النوع من التأمين يقصد به المجهز فى الواقع التهرب من دفع قسط مرتفع للتأمين، إذ لا يضمن هذا النوع سوى حالة الهلاك الكلى والحالات التى تجيز التخلى عن السفينة ، ولا يضمن بالتالى الأضرار المادية الأخرى التى تصيب السفينة ، ويقوم المجهز عادة باللجوء إلى هذا النوع كتأمين تكميلى يعقده بعد أن يكون قد عقد تأميناً أصلياً على السفينة بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية ليدفع قسطاً منخفضاً .

ولما كان هذا التأمين الأخير لا يعوض المجهز تعويضاً كاملا عن كل الأضرار التى قد يتحملها .

ولما كان ضرر الهلاك الكلى والحالات التى تجيز التخلى ، هى أكثر الأحوال سوءاً ، بالنسبة للمجهز ، لذا يلجأ إلى التأمين على سلامة الوصول ، الذى لا يضمن سوى هذه الحالات فقط .

فهذا التأمين يقصد المجهز به إذن أن يحقق اقتصاداً فى القسط بلا مبرر على حساب المؤمن[1] ، ولذا منعته المادة الثالثة عشرة من وثيقة التأمين على السفن ؛ وإذا كان لم يرد فى وثيقة التأمين على البضائع ، فهذا لأنه يتعلق فقط

---

(١) ليرو واوليف فى شرح وثيقة التأمين على السفن ، رقم ٩٠ ص ٧٤ ومابعدها .

بالتأمين على السفن ، فالتأمين على سلامة الوصول يختلف عن التأمين على الأخبار السيئة أو الحسنة سواء فى ماهيته أو فى هدفه .

يتضح من كل ما سبق أن الرأى القائل باختلاف وثيقة التأمين على السفن عن وثيقة التأمين على البضائع فيما يتعلق بإجازة التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، يخالف نصوص كل من الوثيقتين ، ولا يتفق مع الواقع ، ويقوم على الخلط بين هذا النوع من التأمين ونوع آخر غيره هو التأمين على سلامة وصول السفينة .

٥٨ ــ حالة التامين بوكيل وعلم المستامن :

يثير التأمين بوكيل صعوبة خاصة فيما يتعلق بتطبيق المادة ٣٦٥ من القانون التجارى ، والتى تجيز التأمين من الخطر الظنى ، أى حيث يتوافر حسن النية ، فى جانب المستأمن ، وإن كان لا يعلم بسبق تحقق الكارثة قبل إبرام التأمين .

هذا ومن المقرر أن عدم علم الوكيل يكفى لصحة التأمين ، ولو كان المستأمن على علم بتحقق الكارثة ، إذا لم يكن هناك متسع من الوقت ليبلغ ممثله بذلك [1] .

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بصحة التأمين الذى يعقد بوكيل إذا تم بعد تحقق الكارثة ، متى كان خبر الهلاك لم يصل إلى مكان وجود المستأمن الموكل أو إلى مكان توقيع وثيقة التأمين بوساطة الوكيل [2] .

٥٩ ــ موقف مشروع القانون الفرنسى من الخطر الظنى :

تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٠ من مشروع القانون الفرنسى الخاص بالتأمين البحرى بأنه :

---

(١) ريبير ، القانون البحرى رقم ٢٣٨٩ ص ٣٨٠ .

(٢) نقض مدنى فرنسى فى ٢٩ يونيو ١٩٢٧ ملحق دور ــ ٥ ــ ٣٥٩ وهذا الحكم تأييد لحكم محكمة استئناف بوردو فى ٢ مارس ١٩٢٥ دور ــ ٣ ــ ٢٩٥ ــ وكانت محكمة بوردو التجارية قد قضت بعكس ذلك فى هذه الدعوى بتاريخ ٤ مايو ١٩٢٢ دور ــ ١ ــ ٤٩١ .

« كل تأمين يعقد بعد هلاك أو وصول الأشياء المؤمن عليها يكون باطلا إذا كان خبر الهلاك أو الوصول قد وصل سواء إلى المكان الذى يوجد فيه المستأمن عند إعطاء أمر التأمين ، أو إلى المكان الذى يوقع فيه العقد قبل أن يضع المؤمن توقيعه » .

وبمقارنة هذا النص بنص المادة ٣٦٥ من القانون التجارى نجد أن المشروع كذلك ، قد اعتبر التأمين من الخطر الظنى صحيحاً ، ويبطل التأمين من الخطر الذى تحقق قبل إبرام العقد ، إذا ثبت وصول خبر الهلاك أو الوصول سواء إلى مكان وجود المستأمن قبل إعطاء الأمر بالتأمين ، أو إلى المكان الذى يوقع فيه العقد قبل أن يوقعه المؤمن . ولم يقيد نص المادة ٢٠ من المشروع طريقة إثبات وصول خبر الهلاك أو الوصول ، فلم يضع النص قرينة محددة لإثبات علم المستأمن أو المؤمن بخبر الهلاك أو الوصول .

ولما كان الأمر يتعلق بواقعة مادية ، جاز لذى المصلحة أن يثبت وصول هذا الخبر بكافة طرق الإثبات .

بينما قضت المادة ٣٦٥ ببطلان التأمين متى وجدت قرينة على علم المستأمن أو المؤمن بخبر الوصول أو الهلاك قبل توقيع العقد ، ووضعت المادة ٣٦٦ شروط هذه القرينة [1] .

كما نصت الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من هذا المشروع بأنه :

« عندما يعقد التأمين على الأخبار السيئة أو الحسنة فإن العقد لا يبطل إلا باثبات العلم الشخصى للمستأمن بالهلاك أو للمؤمن بالوصول » .

فأجاز المشروع التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، واشترط لبطلان هذا التأمين إثبات العلم الشخصى ، لأى من طرفى التأمين ، بالواقعة التى تتعلق بها مصلحته . ولا يختلف هذا النص فى جوهره عن نص المادة ٣٦٧ من

---

(١) راجع سابقا رقم ٥٠ .

القانون التجارى ، التى تجيز هذا النوع من التأمين وذلك بالاتفاق على إلغاء القرينة التى وضعتها المادة ٣٦٦ ، ولا تبطله إلا بإثبات علم المستأمن أو المؤمن بالهلاك أو الوصول قبل توقيع العقد .

وتختلف صياغة نص المشروع فى هذا الخصوص عن القانون ، من حيث اشتراط إثبات العلم الشخصى Connaissance personnelle بينما اكتفت المادة ٣٦٧ بضرورة إثبات علم من له مصلحة فى صحة هذا التأمين ، وإن كان من المفهوم أن المقصود هنا أيضاً العلم الشخصى[١] ، طالما قضت هذه المادة باستبعاد قرينة العلم المنصوص عليها فى المادة ٣٦٦، فإذا كان المشروع قد طرح نهائياً الأخذ بفكرة قرائن العلم فإن من المنطق أن يتطلب إثبات علم المستأمن أو المؤمن علماً شخصياً . وتعتبر الفقرة الأخيرة من المادة ٢٠ من المشروع التأمين باطلا كذلك ، إذا أخطر المستأمن بالهلاك بعد إعطاء أمر التأمين ، ولم يقم بعمل اللازم بالوسائل الأكثر سرعة نحو إلغــاء هذا الأمر قبل توقيع العقد [٢] .

وهذا الحكم نقله المشروع عن وثيقة التأمين على السفن (م ١٩) ووثيقة التأمين على البضائع (م ٣٠) حيث ألزمت الوثيقتان المستأمن بإلغاء أمر التأمين ، ولو تم ذلك الإلغاء بالبرق أو التليفون .

---

(١) وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية ، بأن المقصود هنا هو العلم الحقيقى ، حكمها فى ٢٤ ابريل ١٨٧٦ ، سابق الاشارة اليه ، رقم ٥٢ ، ص ٧٥ هامش (١) .

(٢) Art. 20: Toute assurance conclue après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle si la nouvelle de la perte ou celle de l'arrivée est parvenu soit au lieu où se trouvent l'assuré quand il donne l'ordre d'assurance, soit au lieu où est signé le contrat avant que l'assurance y oppose sa signature. Lorsque l'assurance est conclue sur bonnes ou mauvaises nouvelles le contrat n'est annule que sur la preuve de la connaissance personnelle de la perte par l'assuré ou de l'arrivée par l'assureur

L'assurance est egalement nulle si l'assurê avisé de la perte après avoir donne l'ordre d'assurance, n'a pas fait le necessaire par les moyens les plus rapides pour le rapportée avant la signature du contrat."

٦٠ ــ جزاء التامين من الخطر المعلوم تحققه قبل العقد :

رأينا أن القانون التجارى قد قرر البطلان كجزاء على مخالفة النصوص التى تحكم التأمين من الخطر الذى سبق تحققه (م ٣٦٥ و ٣٦٦ و ٣٦٧ من القانون التجارى) .

وقد قررت المادة ٣٦٨ من القانون التجارى الفرنسى جزاء آخر إلى جانب البطلان إذ تلزم المستأمن أن يؤدى للمؤمن ضعف القسط إذا ثبت علمه بخبر الهلاك ، وقام بالتأمين برغم ذلك . وتلزم المؤمن بأن يدفع للمستأمن ضعف القسط المتفق عليه ، إذا ثبت علمه بخبر الوصول ، ومع هذا قبل التأمين . هذا وتجيز المادة ذاتها رفع الدعوى الجنائية على من يقوم الإثبات ضده منهما .

* * *

المبحث الثانى

التأمين Lost or not Lost فى القانون الإنجليزى

٦١ — يقصد بهذا النوع من التأمين فى القانون الإنجليزى ، أن التأمين يصح سواء كانت الأشياء المؤمن عليها قد هلكت قبل انعقاد العقد أو لم تهلك not lost ، فالمؤمن يأخذ على عاتقه ، ليس فقط الأخطار التى قد ترتب أضراراً فى المستقبل ، بل يضمن كذلك الكوارث التى تكون قد تحققت فعلا [١] .

ويظهر شرط التأمين lost or not lost فى صلب وثيقة اللويدز بقصد ضمان الأشياء المؤمن عليها ضماناً كاملا .

إذ غالباً ما تعقد عقود تأمين دون أن تكون هناك معلومات عن سلامة السفينة أو البضاعة ؛ فإذا ما هلكت السفينة أو البضاعة قبل انعقاد العقد فإن مصلحة المستأمن تنعدم فى هذه الحالة [٢] فلا يستطيع المستأمن أن يتمتع بضمان وثيقة التأمين برغم أنها تكون قد تمت مع توافر حسن النية التام ودون علم بتحقق الكارثة .

ولتفادى هذه النتيجة وضعت عبارة Lost or not lost فى وثيقة التأمين فتجعل هذه العبارة المؤمن مسئولا ، برغم أن الكارثة تكون قد تحققت فعلا وقت إتمام وثيقة التأمين[٣] ، وبالتالى برغم انعدام عنصر الخطر حينئذ .

---

(١) راجع محاضرة A. Hargreaves بعنوان The litigious side of marine insurance ألقيت فى معهد لندن للتأمين سنة ١٩٢٣ ومنشورة فى J.I.I.L. Vol. 17. P.22

(٢) كما أن عنصر الخطر يكون قد انعدم .

(٣) الدردج ، المرجع السابق ، ص ٥ .

وتقضى القاعدة الأولى من قواعد تفسير وثيقة التأمين الملحقة بالجدول الأول من قانون سنة ١٩٠٦ بأنه :

« عندما يؤمن على الأشياء محل التأمين **Lost or not lost** وكانت الكارثة قد تحققت قبل إبرام العقد ، فإن التأمين ينعقد ، ما لم يكن المستأمن فى هذا الوقت عالماً بتحقق الكارثة ، وكان المؤمن لا يعلم بذلك » (١) .

فهذا النص بينما يجيز أن ينسحب أثر التأمين على وقائع حدثت فى الماضى ، فإنه لم يسمح بالتأمين على الكوارث المعروف حدوثها بشرط مراعاة مبدأ حسن النية(٢) .

فإذا كانت الكارثة ، وقت إتمام وثيقة التأمين ، معروفة حقاً للمستأمن وحده ، فإن تطبيق أبسط المبادئ العامة يؤدى إلى اعتبار الوثيقة باطلة ، إلا أنه ليس هناك سابقة قضائية تقضى بأن المؤمن إذا اختار أن يتم وثيقة التأمين وهو يعلم تماماً أن الكارثة قد تحققت فعلا ، يمكن ألا يلتزم بها (٣) ، كما لا يصح التأمين إذا كان المؤمن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها وكان المستأمن يجهل ذلك .

٦٢ — فالتأمين وفقاً للشرط **Lost or not lost** يعتبر صحيحاً فى حالتين :

الأولى — إذا كان كل من طرفى التأمين (المؤمن والمستأمن) يجهلان وقوع الكارثة .

---

(١) "Where the subjec mattert is insured "lost or not lost" and the loss has occurred before the contract is concluded, the risk attaches unless, at such time, the assured was aware of the loss, and the insurer was not".

(٢) دوفر فى مؤلفه التأمين البحرى ص ٢٤٨ ، وراجع أيضا مؤلف دوفر « التأمين البحرى علما وعملا » ، لندن ١٩٥٧ .
" Elements and practice of marine insurance "
ص ٥٦ و ص ٥٧ .

(٣) أرنولد ، المرجع السابق ، رقم ٢٢ ص ٢٢ .

الثانية — ذا كان كل من طرفى التأمين على علم بتحقق الكارثة ، ومع ذلك قبلا إتمام التأمين .

لهذا إذا كانت السفينة فقدت فعلا ، فإن المؤمن يلتزم بمبلغ التأمين ، ومن ناحية أخرى ، إذا وصلت السفينة سالمة التزم المستأمن بدفع القسط (١)

فلكى يعتبر هذا النوع من التأمين صحيحاً ، يجب أن يكون كل من المستأمن والمؤمن فى مركز متساو من حيث العلم أو الجهل بتحقق الكارثة قبل انعقاد التأمين(٢) .

ويبرر البعض هذا الضمان ، بأنه إذا كان كل من طرفى التأمين على علم بتحقق الكارثة قبل إتمام التأمين ، ومع ذلك اتفقا على إتمامه ، فليس هناك من الأسباب ما يمكن أن يفترض معه أن العقد يتعين إبطاله (٣) .

والواقع أن إجازة التأمين من أخطار سبق علم طرفى التأمين بتحققها ، أمر لا يتفق وطبيعة التأمين ، باعتباره عقداً من عقود التعويض كما أنه يخالف الهدف الذى يسعى نظام التأمين إلى تحقيقه ، وهو تضامن الجماعة على توفير الحماية اللازمة ضد الأنواع المختلفة من الخطر ويجعل التأمين عندئذ — لانتفاء المصلحة — ضرباً من ضروب المقامرة البحتة ، كما أن مثل هذا التأمين كما يقول ريبير ، لا يحقق أى فائدة اجتماعية (٤) .

٦٣ — هذا ويشترط طبعاً وفقاً للقانون الإنجليزى لتحقق هذا الضمان الخارق ، أن يتفق عليه صراحة (٥) ويعنى هذا أنه يجب أن يوجد الشرط

---

(١) الدردج ، المرجع السابق ، ص ٥٩ وما بعدها .

(٢) Huebner المرجع السابق ، ص ٤٦ . Gow (W.) : marine Insurance, 5th ed., London, 1931, PP. 34-36

(٣) Mcarthur (C): The contract of marine insurance 2nd ed. London 1890, P 80.

(٤) ريبير ، القانون البحرى ، رقم ٢٥٢٣ ، ص ٥١٦ .

(٤) دى سميه ، التأمين البحرى ، ج ٢ ، رقم ٧٢٣ ، ص ٦٨ .

فى وثيقة التأمين lost or not lost . هذا ويستطيع المؤمن التحلل من مثل هذا النوع من الضمان ، وذلك بالنص فى تذكرة التأمين الأصلية Original Slip على أن المؤمن لا يضمن الكوارث المعروفة Free of Known Casuality (١) وتوضع هذه العبارة عادة لإبطال مفعول شرط lost or not lost الموجود فى صلب وثيقة اللويدز .

٦٤ — وقد تتضمن وثيقة التأمين إلى جانب هذا الشرط ، ضماناً Warranty بوجوب سلامة السفينة فى تاريخ معين . مثال ذلك أن يعقد التأمين lost or not lost مع ضمان السلامة ، فى يوم ٩ ديسمبر ، وكانت الوثيقة قد تمت بين الساعة الواحدة والساعة الثالثة بعد الظهر من يوم ٩ ديسمبر ، بينما كانت السفينة فى الواقع ، قد فقدت فى الساعة الثامنة من صباح نفس اليوم . فمن المقرر أن الضمان يكون قد تحقق ، طالما أن السفينة كانت سالمة فى وقت ما من اليوم الذى أتم المؤمن فيه وثيقة التأمين ، ولا يشترط أن تتحقق السلامة فى ذات الساعة التى تم فيها الوثيقة ، فالمقصود من هذا الضمان حماية المؤمن ضد الكوارث التى قد تحدث **قبل** هذا اليوم ، وليس فى ذات اليوم(٢) . كما تقضى المادة ٣٨ من قانون التأمين سنة ١٩٠٦ ، بأنه إذا كانت الأشياء المؤمن عليها محل ضمان بالسلامة فى يوم معين ، فإنه يكفى أن تكون سالمة فى أى وقت فى أثناء هذا اليوم (٣) .

٦٥ — هل يعتبر تامين lost or not lost تامينا من خطر ظنى :

قد يثور البحث فيما إذا كان التأمين وفقاً لشرط lost or not lost يعتبر تأميناً من خطر ظنى أم إنه لا يعد كذلك ؟

---

(١) دوفر ، تحليل شروط التامين ، ص ١٦ — ١٧ .

(٢) الدردج ، المرجع السابق ، ص ١٢٤ .

(٣) Sec. 38, Where the subject - matter insured is warranted "Well" or 'in good Safety' in a particular day it is sufficient if it is safe at any time during that day ".

والخطر الظنى كما سبق القول[1] هو خطر لا يقوم إلا فى ذهن المتعاقدين فلا يوجد من الناحية المادية ، وقلنا إن القانون الفرنسى قد أجاز هذا النوع من التأمين ، الذى لا يعلم فيه الطرفان سبق وقوع الكارثة ، ويتم التأمين تأسيساً على أن الخطر ما زال قائماً من الناحية المعنوية حالة انعدامه فى الواقع ، فإذا صدق هذا الوصف على التأمين lost or not lost ، أمكن اعتباره تأميناً من خطر ظنى .

وقد رأينا أن التأمين lost or not lost لا يصح إذا كان المستأمن على علم بسبق تحقق الكارثة ، وكان المؤمن يجهل ذلك ، أو كان المؤمن يعلم بوصول الأشياء محل التأمين ، وكان المستأمن لا يعلم هذه الحقيقة .

ويصح هذا التأمين أيضاً ، سواء أكان طرفاه على علم بسبق تحقق الكارثة ، أم كانا يجهلان ذلك . فإذا كان هذا النوع من التأمين يمكن اعتباره تأميناً من خطر ظنى فى الحالة التى يجهل فيها طرفا التأمين وقوع الخطر ، فإنه لا يمكن بطبيعة الحال أن يعد كذلك حالة علمهما بسبق تحقق الخطر ، إذ أن الخطر الظنى لا يعتبر كذلك إلا إذا كان يقوم فى ذهن المتعاقدين ، وإن كان لا يوجد من الناحية الفعلية . أما فى الحالة التى نحن بصددها فان الخطر فضلا عن انعدامه فعلا ، فانه لا يقوم حتى فى ذهن المتعاقدين ، أى إن عنصر الخطر ينعدم هنا من الناحيتين المعنوية والمادية .

وتدل عبارة lost or not lost بذاتها على أن المتعاقدين ، يدخلان فى اعتبارهما وقت التعاقد، أن الخطر ربما يكون قد تحقق ، وإن كان الفرض فى هذه الحالة أنهما يجهلان ذلك ، ومع ذلك يقبلان إتمام التأمين ، فهما بهذا يستبعدان افتراض علم أيهما بخبر الهلاك أو الوصول .

وقد يقترب هذا التأمين فى هذه الجزئية بالذات، من التأمين على الأخبار

---

(١) راجع سابقا رقم ٤٨ .

الحسنة أو السيئة [1] إذ أن الطرفين يبرمان العقد ، وهما وإن كانا لا يعلمان بسبق تحقق الخطر ، إلا أنه فى اعتبارهما احتمال تحققه قبل انعقاد التأمين .

ولكن التأمين lost or not lost يختلف تماماً عن التأمين من الخطر الظنى سواء فى صورته العادية ، أو فى صورة التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، من حيث جواز التأمين ، برغم علم الطرفين الفعلى بسبق تحقق الخطر ، فهذه صورة فريدة للتأمين البحرى يستقل بها القانون الإنجليزى عن غيره من القوانين الأخرى .

فهذا التأمين إذن لا يعتبر تأميناً من خطر ظنى إلا فى الفرض الذى يجهل فيه طرفا التأمين تحقق الخطر قبل إبرام العقد ، وهو يقترب من التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة فى هذا الفرض ، لأن طرفى التأمين يقبلان التأمين وفقاً لشرط lost or not lost ، رغم وجود احتمال الهلاك أو سلامة الوصول ، طالما لم يثبت علم أحدهما علماً شخصياً بذلك .

ولكن يبقى التأمين lost or not lost أوسع نطاقاً من التأمين على الخطر الظنى إذ يجوز التأمين وفقاً له ، رغم علم طرفى العقد بهلاك أو وصول الأشياء المؤمن عليها .

وقد انتهينا إلى أن إجازة مثل هذا النوع من التأمين يعتبر فى الواقع خروجاً على المبادئ القانونية العامة ، التى لا تجيز أن يكون التأمين أداة إثراء وإنما وسيلة تعويض .

٦٦ — هذا ويلاحظ وفقاً لنص المادة ٨٤ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ أنه إذا عقد التأمين lost or not lost وكانت الأشياء المؤمن عليها قد وصلت وقت إبرام العقد ، فإنه لا يجوز إرجاع قسط التأمين إلى المستأمن إلا إذا كان المؤمن يعلم فى هذا الوقت بسلامة الوصول . معنى هذا أن علم المؤمن بسلامة الوصول لما يؤدى إليه من انعدام

---

(١) عكس هذا : دى جاردن ، المرجع السابق ، رقم ١٣٨٧ ، ص ٢٦٩ .

العوض Consideration من جانبه ، يترتب عليه أن يصبح الالتزام غير مستند على عوض Consideration من جانب المستأمن ، وهوالقسط ، فيتعين على المؤمن رده .

ولا يعتبر رد القسط هنا بمثابة جزاء ، لأنه حتى يعتبر كذلك ، كان يتعين إلزام المؤمن بأن يرد أكثر من القسط ، كما فعلت المادة ٣٦٨ من القانون التجارى الفرنسى عندما ألزمت المؤمن فى مثل هذه الحالة برد ضعف القسط ، وإنما يعتبر هــذا الرد مجرد تطبيق للقواعد العــامة فى قانون العقود Law of Contracts [1] .

* * *

(١) راجع سابقا ، رقم ٤٤ .

المبحث الثالث

الخطر الظنى فى القانون المصرى

٦٧ — تقضى المادة ٢٠٧ من التقنين البحرى المصرى بأنه :

« كل سيكورتاه عملت بعد هلاك الأشياء المؤمنة أو بعد وصولها تكون لاغية إذا ثبت أن المؤمن له كان عالماً بهلاكها أو ثبت أن المؤمن كان عالماً بوصولها أو إذا دلت قرائن الأحوال على أنهما يعلمان ذلك قبل وقوع الإمضاء على مشارطة السيكورتاه » .

فالقانون المصرى قد أجاز كالقانون الفرنسى التأمين من الخطر الظنى ، إذ يفهم من نص المادة ٢٠٧ بمفهوم المخالفة أن التأمين الذى يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها يعتبر صحيحاً طالما لم يثبت أن المستأمن كان يعلم بالهلاك ، أو أن المؤمن كان يعلم بالوصول ، أو إذا لم تدل قرائن الحال على ذلك قبل توقيع وثيقة التأمين .

وأقامت المادة ٢٠٨ قرينة قانونية على العلم عندما نصت على أن :

« وتعتبر قرائن الأحوال دالة على ذلك إذا ثبت بالنظر لمسافات الجهات وطرق المخابرات أنه أمكن نقل خبر وصول السفينة من محل وصولها أو خبر هلاكها من محل هلاكها أو من المحل الذى ورد إليه أول خبر بأحدهما إلى محل عمل السيكورتاه قبل وضع الإمضاء على مشارطتها » .

وتختلف هذه القرينة عن القرينة التى أقامتها المادة ٣٦٦ من القانون التجارى الفرنسى ، إذ حددت هذه المادة (١) مسافة معينة وزمناً محدداً ،

(١) راجع سابقا نص المادة ٣٦٦ من التقنين التجارى الفرنسى ، هامش رقم ٢ ص ٧٣

يفترض فيه وصول خبر الهلاك أو الوصول ، من محل الهلاك أو الوصول ، أو محل وصول أول خبر عن أحدهما إلى محل التعاقد ، بينما تركت المادة ٢٠٨ من التقنين البحرى المصرى أمر تحديد هذه المسافة بين محل الهلاك أو الوصول أو محل وصول أول خبر عن أحدهما وبين محل التعاقد ، لتقدير قاضى الموضوع وفقاً للمسافة بين هذه الجهات وللطريقة التى يتم بها الإخبار عن حالة الأشياء المؤمن عليها .

وقد قضت محكمة الاستئناف المختلطة بأن هذه القرينة قاطعة ، فلا يجوز تقويضها باقامة الدليل العكسى [1] .

هذا ويعتبر خبر هلاك السفينة بالنسبة لتطبيق القرينة الواردة فى المادة ٢٠٨ ، مماثلا لخبر هلاك البضاعة المؤمن عليها [2] فلا محل إذن للتفرقة بين خبر غرق السفينة والخبر اللاحق بهلاك الأشياء المؤمن عليها ، لأن القانون يعنى فى الواقع وقت التحقق الفعلى للخطر [3] . لهذا لا يجوز للمستأمن على البضاعة التمسك بعدم تطبيق القرينة الواردة فى المادة ٢٠٨ بحجة أن خبر الهلاك الذى وصل إنما يتعلق بالسفينة لا بالبضاعة .

٦٨ — كما أجاز القانون المصرى التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، وذلك بنص المادة ٢٠٩ الذى يماثل تماماً نص المادة ٣٦٧ من القانون التجارى [4] إذ تقضى المادة ٢٠٩ من التقنين البحرى المصرى بأنه :

« ومع ذلك إذا عملت السيكورتاه بناء على خبر معلن بالخير أو الشر فلا تعتبر قرائن الأحوال المذكورة فى المادتين السابقتين » .

---

(١) استئناف مختلط فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٣٧ Bull السنة ٥٠ ص ٣٠ .

(٢) استئناف مختلط فى ٧ ديسمبر ١٩٣٧ السابق الاشارة اليه .

(٣) استئناف مختلط فى ٢ ديسمبر ١٩٣٦ Gaz السنة ٢٧ ص ٢٣٦ رقم ١٧٢ ومنشور فى Bull السنة ٤٩ ص ٣٠ .

(٤) ويتضح هذا التماثل بالرجوع الى النص الفرنسى للمادة ٢٠٩ من القانون البحرى المصرى اذ يبين منها أنها هى بعينها نص المادة ٣٦٧ من القانون التجارى الفرنسى السابق ذكرها فى هامش رقم (٢) ص ٧٣ .

ولا تبطل مشارطة السيكورتاه فى هذه الحالة إلا إذا ثبت أن المؤمن له كان عالماً بهلاك السفينة ، أو أن المؤمن كان عالماً بوصولها قبل الإمضاء على المشارطة » .

فالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة يؤدى إلى استبعاد القرينة القانونية المنصوص عليها فى المادة ٢٠٨ ، ويجب على من يتمسك بعلم الطرف الآخر بخبر الهلاك أو الوصول أن يقيم الدليل على ذلك .

وقد يحاول البعض للاستفادة من استبعاد القرينة القانونية للعلم ، أن يتمسك بأن التأمين محل النزاع إنما هو تأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ، وأنه لهذا يجب إثبات العلم الشخصى (بالهلاك أو الوصول ، حسب الأحوال) وأن يتم بناء على هذا استبعاد القرينة الواردة فى المادة ٢٠٨ ، إلا أن مثل هذا الادعاء لا يجوز لأن التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة يجب الاتفاق عليه بشرط صريح ، ولا يمكن استخلاصه من الظروف (١) .

٦٩ — وقررت المادة ٢١٠ من التقنين البحرى المصرى إلى جانب البطلان ، كجزاء على مخالفة نصوص المواد من ٢٠٧ إلى ٢٠٩ ، جزاءً آخر ، يتمثل فى إلزام الطرف الذى تترتب ضده هذه المخالفة ، بأداء ضعف القسط ، فضلا عن جواز إقامة الدعوى الجنائية ضده ، وهـذا هو ذات ما قضت به المادة ٣٦٨ من التقنين التجارى الفرنسى .

٧٠ — مشروع القانون البحرى :

تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٩٧ من المشروع بأنه :

« يقع باطلا عقد التأمين الذى يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ إلى المكان الذى يوجد فيه المؤمن له قبل إصدار أمره بإجراء التأمين أو إلى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن» .

---

(١) استئناف مختلط فى ٧ ديسمبر ١٩٣٧ السابق الاشارة اليه .

فأجاز المشروع التأمين من الخطر الظنى ، وألغى قرينة العلم المنصوص عليها فى المادة ٢٠٩ وبذلك يتعين إثبات أن خبر الهلاك أو الوصول قد وصل إلى مكان وجود المستأمن من قبل طلب التأمين ، أو إلى مكان توقيع العقد قبل أن يوقع عليه المؤمن ، وإزاء إلغاء القرينة القانونية فإنه يجوز إثبات واقعة وصول الخبر بكافة طرق الإثبات لتعلق الأمر بواقعة مادية .

كما أجازت الفقرة الثانية التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة عندما قضت بأنه :

« وإذا كان التأمين معقوداً على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن المؤمن له كان عالماً بهلاك الشيء المؤمن عليه أو كان المؤمن يعلم بوصول هذا الشيء » .

ونلاحظ على هذا النص أنه لم يتطلب العلم الشخصى للمستأمن أو المؤمن كما فعل المشروع الفرنسى فى المادة ٢٠ ، والواقع أن وصف العلم المطلوب إثباته هنا بأنه شخصى ، لا يخلو من أهمية لاسيما بعد أن ألغى المشروع قرينة العلم التى تقضى بها المادة ٢٠٨ من التقنين ، إذ أن مناط هذا النوع من التأمين استبعاد أى قرينة على العلم ، وتطلب العلم الشخصى[1] .

كما قضت الفقرة الثالثة من هذه المادة بأنه :

« وكذلك يبطل التأمين إذا علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه بعد إصدار أمره بإجراء التأمين ولم يبادر بأسرع الوسائل الممكنة إلى إلغاء هذا الأمر قبل التوقيع على العقد » .

فقررت هذه الفقرة التزاماً على المستأمن عند علمه بهلاك الشيء محل التأمين ، وبعد أن أصدر أمره بإجراء التأمين ، بأن يبادر بأسرع الوسائل إلى إلغاء هذا الأمر قبل أن يتم التوقيع على العقد ، ورتب النص البطلان جزاء على الإخلال بهذا الالتزام .

---

(١) عدلت لجنة القانون البحرى نص المادة ٢٩٧ من المشروع على النحو الذى حبذناه فى المتن من حيث وصف العلم المشار اليه فى هذا النص بالعلم الشخصى .

٧١ – ويلاحظ أن نص المادة ٢٩٧ من المشروع المصرى قد نقلت بفقراتها الثلاث عن نص المادة ٢٠ من مشروع القانون الفرنسى الخاص بالتأمين البحرى [1] .

ولكن أضاف المشروع المصرى إلى هذا النص فقرة رابعة احتفظ فيها بحكم المادة ٢١٠ من التقنين القائم ، وذلك بأن يؤدى الطرف الذى يثبت سوء نيته تعويضاً يعادل ضعف القسط إلى الطرف الآخر .

٧٢ – التأمين من الخطر الظنى فى العمل :

يتبين لنا من مراجعة النسخة الإنجليزية لوثيقة التأمين البحرى الصادرة من شركة مصر للتأمين ، وهى الوثيقة التى تتبعها فى العمل الشركات الأخرى، أن التأمين يعقد وفقاً للشروط الواردة فى وثيقة اللويدز وهو شرط lost or not lost وبهذا تسرى أحكام هذا التأمين لدينا فى العمل .

إلا أن هذه الوثيقة قد ترجمت إلى اللغة العربية [2] ، وأصبحت بمثابة وثيقة نموذجية فى سوق التأمين البحرى المصرى . هذا ونجد أن هناك اختلافاً بين النص الوارد باللغة الإنجليزية والنص المترجم إلى اللغة العربية فى هذا الخصوص ، إذ جاء الأخير فى العبارة الآتية :

« سواء فى ذلك أكانت الأشياء المؤمن عليها قد هلكت أو لم تهلك وقت إبرام هذه الوثيقة بشرط ألا يكون قد وصل إلى علم المؤمن له أى خبر عن ذلك ».

وبهذا يبين لنا أن إضافة هذه الفقرة الأخيرة إلى التأمين lost or not lost مقصود فى ذاته ، والهدف منه هو استبعاد تطبيق بعض أحكام التأمين lost or not lost والاكتفاء بتطبيق أحكام معينة ، والواضح أن المقصود هو نبذ فكرة ضمان الأخطار التى يكون كل من المستأمن والمؤمن على علم بها

---

(١) راجع سابقا رقم ٥٩ .

(٢) وقد قام بترجمتها الاستاذ جمال الحكيم ، خبير التأمين البحرى .

وقت إبرام وثيقة التأمين ، والاقتصار على ضمان الأخطار التى يجهلها كل من طرفى التأمين وقت إبرام وثيقة التأمين .

وبهذا لا يجوز التأمين وفقاً لوثيقة التأمين المصرية من الأخطار التى سبق تحققها قبل إبرام العقد ، إلا إذا كان المستأمن يجهل فى هذا الوقت تحقق الكارثة ، أو كان المؤمن لا يعلم بوصول الأشياء محل التأمين . هذا ولم تضع الوثيقة أى قرينة لثبوت هذا العلم ، وبهذا يكون على الطرف الذى يتمسك بعلم الآخر أن يقيم الدليل على ذلك بكل طرق الإثبات .

فوثيقة التأمين السارية لدينا فى العمل تجيز التأمين من الخطر الظنى ، ولكنها لا تجيز ، خلافاً للوثيقة الإنجليزية ، التأمين من الأخطار التى يعلمها كل من طرفى التأمين قبل إبرام العقد .

كما أنها لم تنص على جواز التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة ولا محل هنا طبعاً لافتراض مثل هذا الضمان الذى يجب لإجازته أن ينص عليه صراحة[1] .

٧٣ ــ تقدير التامين من الخطر الظنى :

قد يقول قائل ، إن التأمين من الخطر الظنى أصبح لا يتفق وتطورات العصر الحديث . إذ أنه إذا كان من السهل تصور عدم علم طرفى التأمين بمصير الأشياء المؤمن عليها ، وقت أن كانت السفينة البخارية السريعة غير معروفة ، ووقت أن كان الاتصال بطريق اللاسلكى أمراً فى علم الغيب[2] فإن الأمور الآن قد تغيرت بعد ظهور السفن البخارية وإدخال اللاسلكى والرادار فى البواخر ، واختراع وسائل الإخبار السريعة ، بحيث أصبح من الميسور معرفة أخبار السفينة فى فترة وجيزة وأياً كان مكانها .

إلا أنه مع ذلك مازالت هناك حاجة حتى اليوم إلى مثل هذا النوع

---

(١) راجع سابقا رقم ٦٨ .

(٢) محاضرة Hargreaves سابق الاشارة اليها .

من التأمين ، إذ أنه من المتصور مثلاً أن تتعرض بضاعة ما لأخطار تغطى وثيقة التأمين البحرى نتائجها قبل أن يعلم مالك البضاعة أنها قد شحنت فعلاً ، أو قبل أن تواتيه الفرصة للتأمين عليها[1] . لذا يكون من المرغوب فيه إجازة التأمين من الخطر الذى قد يتحقق قبل إبرام عقد التأمين ، والذى يجهل كل من طرفى التأمين تحققه وقت توقيع وثيقة التأمين ، فهذا يؤدى إلى تشجيع التجارة البحرية وتقويتها وتيسير التعامل بالنسبة للبضائع المشحونة ، حتى قبل أن تصل إلى ميناء الوصول ، إذ يتم التعامل عندئذ على سند الشحن الذى يمثل البضاعة . ولا نزاع أن وثيقة التأمين البحرى تعد من أكبر ضمانات سند الشحن . هذا ويلاحظ أن سهولة معرفة أخبار السفينة فى العصر الحديث ينهض حجة لإجازة التأمين من الخطر الظنى ، وليست سبباً للقول بعدم جدواه . إذ ما كان يعتبر عقبة فى سبيل هذا التأمين فيما مضى ، وهو صعوبة إثبات علم أى من طرفى التأمين بحالة الأشياء المؤمن عليها وقت إبرام التأمين ، الأمر الذى جعل القانون التجارى الفرنسى والتقنين البحرى المصرى يقرران قرينة على هذا العلم ، من قبيل التيسير على ذوى المصلحة ، فإن هذه الصعوبة قد زالت وأصبح إثبات العلم من السهولة بمكان بفضل ظهور وسائل الإخبار السريعة وإدخال اللاسلكى فى السفن واستخدام القوة البخارية — بل الذرية — فى تسيير السفن.

٧٤ — الخلاصة :

يتضح لنا مما تقدم أنه من المتصور أن يعقد التأمين البحرى مع انتفاء عنصر الخطر من الناحية المادية وقت إبرام العقد . فيجوز للمستأمن رغم سبق تحقق الكارثة أن يبرم تأميناً بحرياً بشرط ثبوت عدم علمه بهذه الواقعة وقت العقد ، كما يصح التأمين فى مواجهة المؤمن ، إذا كانت الأشياء المؤمن عليها قد وصلت سالمة وقت إبرام التأمين ما دام يجهل واقعة الوصول وقت العقد . والخطر إذن يجب أن يوجد فى ذهن المتعاقدين ، وليس من الناحية المادية ،

---

(١) Huebner المرجع السابق ، ص ٤٦ . دوفر ، التأمين البحرى ص ٢٤٨ .

إذ أنه يكفى إمكان قيام الخطر من الناحية المعنوية حتى يمكن إبرام عقد التأمين البحرى[1] ، وهذا هو ما يعرف بالخطر الظنى .

الفرع الثـانى

تعـــدد التامينـــات

٧٥ ـ تمهيـــد :

رأينا فى الفرع السابق ، أن القانون يجيز التأمين البحرى برغم انعدام عنصر الخطر من الناحية المادية ، واكتفى بتوافره من الناحية المعنوية ، ويتفق فى هذا القانون الإنجليزى والقانون الفرنسى ، من حيث المبدأ ذاته ، ويختلف كل منهما ، بالنسبة لمبدأ جواز التأمين من خطر لا يتوافر له حتى الوجود المعنوى ، أى يعلم كل من طرفى التأمين بسبق تحققـــه . وقد رأينا أن القانون الإنجليزى ، على عكس الفرنسى ، يجيزه[2] .

وسنرى فى هذا الفرع حالة أخرى من أحوال انعدام عنصر الخطر ، ولكن انعدام الخطر فى هذه الحالة انعدام اقتصادى ، ويقصد بذلك أن الخطر رغم قيامه فعلاً من الناحيتين المادية والمعنوية فإنه نظراً لتغطيته بتأمين سابق ، ينعدم من الناحية الاقتصادية ، إذ تنعدم الحاجة إلى الضمان ضد الخطر طالما أنه قد سبق تغطية هذا الخطر ذاته لدى مؤمن سابق وإلى نهاية قيمة الشىء المؤمن عليه ، ويطلق على هذا الوضع تعدد التأمينات "Double Insurance".

٧٦ ـ المقصود بتعدد التامينات :

تقضى المادة ١٣٢ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ ، بأنه إذا أبرمت وثيقتا تأمين أو أكثر بواسطة المستأمن نفسه أو بالنيابة عنه

---

(١) ريبير ، الوجيز ، رقم ٦٤٦ ، ص ٤٠٣ .

(٢) راجع سابقا رقم ٦١ .

على نفس المخاطرة البحرية ولنفس المصلحة ، أو على جزء منهما ، وكانت مبالغ التأمين تتجاوز التعويض الذى يسمح به هذا القانون ، فإن المستأمن بهذا يكون قد تجاوز التأمين ، بتعدد التأمينات[1] .

معنى هـذا أنه كلما كان هناك أكثر من تأمين يغطى الشىء المؤمن عليه ، وكان مجموع مبالغ هذه التأمينات يتجاوز التعويض المسموح به قانوناً ، فإنه يكون هناك تعدد تأمينات . ويلاحظ أن المقصود بالتعدد ، هو تعدد التأمين وليس مبالغ التأمين لذا كان التصوير الصحيح للمسألة أنه « تجاوز للتأمين بتعدد التأمينات » .

فتعدد التأمينات يتوافر ، إذا أبرمت أكثر من وثيقة تأمين على نفس المخاطرة البحرية ، وضد نفس الأخطار ، وفيما يتعلق بذات المصلحة ، على نفس الأشياء المؤمن عليها ، ويتجاوز مجموع مبالغ التأمين فى الوثائق المختلفة ، التعويض الذى يسمح به القانون[2] فتعـدد التأمينات لا يثور إذا اختلفت مصالح الأشخاص الذين يعقدون التأمينات المختلفة ولو كان التأمين على نفس الشىء المؤمن عليه وضمن نتائج ذات الخطر المؤمن ضده[3] .

ويقصد بالتعويض الذى يسمح به القانون ألا يتجاوز مجموع مبالغ التأمينات المختلفة القيمة الحقيقية أو المعلنة للشىء المؤمن عليه[4] .

فإذا أبرم شخص تأميناً على بضاعة قيمتها ٣٠٠٠ جنيه بمقتضى وثيقة تأمين لدى مؤمن معين ، ضد أخطار معينة ، وكان مبلغ التأمين ٢٠٠٠ جنيه ،

---

(1) Sec. 32 (1) "Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance".

(٢) دوفر ، فى التأمين البحرى ، ص ٣٧٨ .

(٣) أرنولد ، المرجع السابق ، رقم ٣٨٧ ص ٣٥٦ .

(٤) أرنولد ، نفس الموضع .

ثم عقد تأمين لصالح نفس المستأمن ، لدى مؤمن آخر ضد نفس الأخطار ، وكان مبلغ التأمين ٢٠٠٠ جنيه أيضاً ، فإن تعدد التأمينات لا يقوم إلا بالنسبة لمبلغ ألف جنيه فقط ، إذ لا تكون حاجة المستأمن للضمان قد أشبعت إلا بالتأمين على قيمة البضاعة كلها ، ولا ينعـــدم الخطر من الناحية الاقتصادية إلا بعد تغطية هذه القيمة كلها سواء بمقتضى وثيقة واحدة أو أكثر(١) .

ويتصور حدوث هذا التعدد فى حالة البيع .F.O.B لأن البائع غير ملزم على عكس البيع .C.I.F بإجراء تأمين على البضاعة فقد يجرى المشترى تأميناً عليها ، ويقوم البائع أيضاً بالتأمين عليها من جانبه ، بينما فى حالة البيع .C.I.F فإن المشترى يعلم أن البائع سيقوم بالتأمين لأن الثمن يتضمن نفقات هذا التأمين.

٧٧ ـ التفرقة بين تعـدد التامينات وغيره من النظم :

يحسن أن نفرق هنا بين تعدد التأمينات ، وبين ما قد يختلط به من نظم أخرى متشـــابهة فى التأمين البحرى ، وسنفرق بين تعدد التأمينات من جهـــة ، وإعادة التأمين والتأمين الاقترانى وكثرة التأمينات ، من جهة أخرى .

٧٨ ـ تعدد التامينات واعادة التامين

يعرف Emérigon إعادة التأمين بأنه « عقد بموجبه ينقل المؤمن إلى آخر فى مقابل قسط معين ، المخاطر البحرية التى يسأل عنها ، ولكنه يستمر مسئولاً فى مواجهة المستأمن ، الذى يظل أجنبياً عن إعادة التأمين ، والمخاطر المحالة بواسطة المؤمن تكون بينه وبين المؤمن (المعيد)، مادة عقد جديد متميز تماماً

(١) يبحث الشراح موضوع تعـــدد التأمينـــات بمناسبة الكلام عن عنصر المصلحة فى التأمين البحرى تأسيسا على أن التعدد لا يقوم اذا اختلفت مصلحة المستأمن فى كل عقد من عقود التأمين ، الا أننـــا نرى أن تعلق الموضوع بعنصر الخطر ذو أهمية كبرى وذلك من ناحيتين (أ) أن تعدد التأمينات لا يقوم اذا اختلف الخطر المؤمن ضده فى وثيقة تأمين عن الخطر الذى تغطى وثيقة أخرى الأضرار الناشئة عنه (ب) أنه فى حالة تغطية الشىء المؤمن عليه بكامل قيمته فى التأمين الأول فان الخطر ينعدم من الناحية الاقتصادية فى أى تأمين لاحق ، على النحو الوارد بالمتن .

عن العقد الأول ، الذى يبقى منتجاً لآثاره[١] . فإعادة التأمين وهو عقد مبرم بين مؤمن (المؤمن المباشر) ومؤمن آخر (المؤمن المعيد) يقوم المؤمن المباشر فيه بالتأمين على نسبة من الأخطار التى سبق أن قبل تغطيتها ، وذلك لدى المؤمن المعيد ، ويتخذ عقد إعادة التأمين صوراً متعددة ليس المجال هنا لتفصيلها[٢] .

فعقد إعادة التأمين يعتبر عقد تأمين فيما بين المؤمن المباشر (المستأمن) والمؤمن المعيد (المؤمن) وقد يختلط هذا العقد بتعدد التأمينات ، إذ عندما يتم التأمين بين المستأمن والمؤمن المباشر ضد أخطار معينة ، ثم يقوم الأخير باعادة التأمين على جزء من هذه الأخطار لدى المؤمن المعيد ، فقد يبدو لأول وهلة أننا بصدد تعدد تأمينات ، بالنسبة لهذا الجزء من الأخطار ، إلا أن ذلك غير صحيح ، لأن الوضع يختلف فى تعدد التأمينات عنه فى إعادة التأمين . فالفرض فى تعدد التأمينات ، أن الخطر فى التأمين الأول هو ذاته الخطر المؤمن ضده فى التأمين الثانى ، أما فى إعادة التأمين فإن العلاقة بين المؤمن المباشر والمؤمن المعيد ، تعتبر كما رأينا ، عقد تأمين عادى ولذا يكون محل ضمان المؤمن المعيد تحقق الخطر محل التأمين الذى يقوم به المؤمن المباشر واضطرار الأخير إلى دفع تعويض التأمين للمستأمن . أى أن عنصر الخطر فى عقد إعادة التأمين ، هو أداء المؤمن المباشر تعويض التأمين للمستأمن نتيجة تحقق الخطر الذى يضمن المؤمن المباشر نتائجه . لا الخطر محل عقد التأمين الأصلى ، بين المؤمن المباشر والمستأمن[٣] .

---

(١) هذا التعريف مذكور فى بحث الدكتور عبد الودود يحيى بعنوان اعادة التأمين منشور فى مجلة القانون والاقتصاد ـ السنة ٣٢ ـ العدد الثانى ص ٢٩٦ ـ وراجع التعريفات المختلفة لاعادة التأمين التى وردت فى البحث ص ٣٠٧ .

(٢) راجع هذه الصور فى بحث الدكتور عبد الودود يحيى ، سابق الاشارة اليه ، ص ٣٣٤ وما بعدها .

(٣) راجع ، ما سيأتى عن عقد اعادة التأمين ، رقم ١١٤ وما بعده .

٧٩ — تعدد التامينات والتامين الاقترانى (١) :

يقصد بالتأمين الاقترانى Co-insurance أن يشترك أكثر من مؤمن واحد فى حماية المستأمن ضد نتائج نفس الخطر ، وذلك بأن يساهم كل منهم بنسبة معينة فى مبلغ التأمين ، وعند وقوع الكارثة ، لايلتزم كل مؤمن إلا بدفع حصته فقط فى مبلغ التأمين ولا يجوز للمستأمن الرجوع على أى منهم إلا فى حدود هذه الحصة .

ويتم التأمين الإقترانى باشتراك أكثر من مؤمن فى عقد تأمين واحد ، ولعل أبرز مثال لعملية التأمين الاقترانى ، هو اكتتاب عدد من نقابات مكتتبى اللويدز فى وثيقة تأمين واحدة ، بحيث يوزع عبء الخطر بينهم ، ولا يسأل كل مؤمن إلا بنسبة حصته فقط(٢) .

وقد حرص مشروع القانون الفرنسى المتعلق بالتأمين البحرى على إيراد التفرقة بين تعدد التأمينات ، والتأمين الاقترانى عند ما قضت المادة السابعة منه على أنه :

« إذا قام عدة مؤمنين بتغطية خطر واحد فى نفس العقد ، فإن كلا منهم يلتزم فقط فى حدود المبلغ الذى يؤمن به والذى يعتبر حداً لالتزامه وذلك دون تضامن مع الآخرين(٣) ».

ويلاحظ أن هذا النص عندما وضعته جمعية القانون البحرى الفرنسية لم يكن مذكوراً فيه عبارة « فى نفس العقد » "Dans un même Contrat" وظل النص كما هو بعد تعديل لجنة القانون البحرى لمشروع الجمعية ، وفى

---

(١) هـــذه التسمية هى ترجمة المجمع اللغوى لاصطلاح Co-insurance وقد استعملها الدكتور عبد الودود يحيى فى بحثه المشار اليه سابقا .

(٢) هانز مولر ، المرجع السابق ، ص ١٠ .

(٣) Art. 7: "Si même risque a été couvert dans un même contrat, par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité, avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement."

اجتماع لجنة تعديل القانون التجارى بكامل هيئتها فى ١٠ فبراير سنة ١٩٥٦ ، اقترح الأستاذ مازو تحديد هذا النوع من التأمين وذلك بإضافة عبارة « فى نفس العقد » إلى النص حتى لا يقع الخلط بين هذا النظام ، وبين تعدد التأمينات ، وقد وافقت اللجنة على هذه الإضافة وظهرت العبارة المقترحة فى نص المادة السابعة من المشروع النهائى [1] .

وهذا هو مايميز التأمين الاقترانى عن تعدد التأمينات إذ أن تعدد التأمينات يتم دائماً بمقتضى عقود تأمين مختلفة ، ويتشابه النظامان من حيث أن كلا منهما يظهر فيه أكثر من مؤمن ، كما يكون نفس الخطر محلا للتأمين من هؤلاء المؤمنين ، ولكن يبقى مع ذلك فارق جوهرى بين النظامين ، وهو أنه وإن تعدد المؤمنون فى التأمين الاقترانى إلا أن الضمان لا يتعدد ، أى أن الشيء المؤمن عليه يضمنه عدد من المؤمنين ، فى نفس الوقت ، دون أن يجاوز مجموع ضمانهم قيمة الشيء المؤمن عليه . أما تعدد التأمينات فإن تعدد المؤمنين فيه ، يستتبع تعدد الضمان إذ يجاوز مجموع مبالغ التأمينات فى عقود التأمين المختلفة قيمة الشيء المؤمن عليه .

وقد أخذ مشروع القانون البحرى المصرى بنظام التأمين الاقترانى ، ونقل نص المادة السابعة من المشروع الفرنسى ، حيث تقضى المادة ٢٨٣ من المشروع المصرى بأنه :

« إذا كان الخطر مؤمناً عليه فى عقد واحد من قبل عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته فى مبلغ التأمين وفى حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم » .

ويتم التأمين الاقترانى فى العمل بالنسبة للأشياء التى تكون قيمتها بالغة الارتفاع ، بحيث لا يقوى مؤمن واحد على ضمان نتائج الأخطار التى يتعرض لها الشيء المؤمن عليه ، فيسهم أكثر من مؤمن فى هذا الضمان ، كل بحصة معينة بحيث لا يجاوز مجموع هذه الحصص قيمة الشيء المؤمن عليه .

---

(١) راجع أعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ، جـ ٦ ، ص ٢١٦ وما بعدها .

٨٠ ـ تعدد التأمينات وكثرة التأمينات :

ويقصد بكثرة التأمينات " Pluralité des assurances " عدة معان :

١ ـ فقد يقصد بها أولا أن يعقد أكثر من عقد تأمين على نفس الشيء وتقع كل هذه العقود صحيحة ولكن بشرط أن يبرم كل عقد بقصد ضمان المستأمن ضد نتائج أخطار من طبيعة مختلفة ، كما لو عقد تأمين على السفينة ضد الأخطار العادية للملاحة وعقد تأمين آخر ضد الأخطار الحربية ، وهذه الصورة لكثرة التأمينات هي التي يقع فيها الخلط غالباً مع تعدد التأمينات ، إذ تكون بصدد عقود متعددة على نفس الشيء المؤمن عليه، ولكن الفارق الجوهري بين الصورتين ، أنه في تعدد التأمينات يكون محل التأمين في كل مرة نفس النوع من الخطر بينما يعقد التأمين في هذه الصورة لكثرة التأمينات ضد خطر مختلف من حيث طبيعته ، في كل عقد من عقود التأمين ، وقد أبرز القضاء بوضوح ، الفرق بين تعدد التأمينات وبين هذه الصورة من كثرة التأمينات .

وقد عرض على القضاء الإنجليزي قضية تتلخص وقائعها ، في أنه بمقتضى وثيقة تأمين ، أبرم المدعون مع المدعى عليهم تأميناً على شحنة من الصوف ضد أضرار الحريق أثناء وجود هذه الشحنة في أي مخزن أو محطة ، أو أثناء مرورها إلى مدينة سيدني بالطريق البري فقط ، أو إذا وجدت في أي مخزن أو على رصيف في سيدني ، حتى توضع على ظهر السفينة ، ثم قام المدعون بالتأمين على ذات الشحنة مع شركة تأمين أخرى ، وعقد التأمين وفقاً لشرط يجعل البضاعة مضمونة منذ انتقالها بالطريق النهري حتى سيدني ، ومن سيدني إلى لندن بالطريق البحري ، ويشمل التأمين الضمان ضد أخطار القوارب عند أول تعرضها للبحر ، ونقل البضاعة من سفينة لأخرى ووضعها على البر وإعادة شحنها من ميناء سيدني .

وكانت وثيقـــة تأمين المدعى عليهم (التأمين الأول) تتضمن شرطاً بمقتضاه يجب على المستأمنين أن يخطروا المؤمنين بأي تأمين آخر يعقدونه

لدى شركة تأمين أخرى insured elsewhere وإلا اعتبرت وثيقة التأمين باطلة ، ولم يقم المدعون بمثل هذا الإخطار للمدعى عليهم ، عندما أبرموا وثيقة التأمين الثانية . ثم احترق الصوف فى أثناء وجوده فى مخزن للبضائع بسيدنى بقصد تخزينه فى انتظار إعادة شحنه . وأقام المدعون دعواهم استناداً على وثيقة التأمين الأولى .

وحكم بأنه من حق المدعين تعويض الخسارة التى لحقتهم ، من المدعى عليهم إذ أن وثيقة التأمين الثانية لا تنطبق على الأخطار التى تتعرض لها البضاعة أثناء وجودها على البر وإنما تنطبق على الأخطار البحرية ، إذ أن هذه البضاعة لم تكن وقت تحقق الكارثة أثناء تخزينها فى مخزن بسيدنى ، تدخل فى معنى الكلمات « نقل البضاعة من سفينة لأخرى ووضعها على البر وإعادة شحنها من ميناء سيدنى » وبهذا لا يكون هناك تعدد تأمينات ، وبالتالى فإن البضاعة لا تكون محـل تأمين لدى شركة أخرى insured elsewhere حتى يلتزم المدعون بالإخطار عن هذا التأمين الثانى . فالتأمين لدى شركة أخرى المقصود هنا يعنى التأمين ضد نفس الأخطار ولا يقصد بهذه الكلمات insured elsewhere أن يتم التأمين بمقتضى وثائق مختلفة ضد أخطار مختلفة [1].

وقد بينت محكمة هامبورج الإقليمية معيار التفرقة بين تعدد التأمينات وهذه الصورة من كثرة التأمينات ، عندما قضت بأنه يكون هناك تعدد تأمينات إذا كانت ذات المصلحة مؤمناً عليها لدى أكثر من مؤمن ، وضد نفس الخطر وكان المجموع الإجمالى لمبالغ التأمينات يجاوز قيمة الشئ المؤمن عليه ، ولا يكون هناك بالتالى تعـدد تأمينات إذا عقدت تأمينات كثيرة لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تجاوز مجموعها قيمة الشئ المؤمن عليه ولكن ضد أخطار مختلفة.[2]

---

(١) هذا الحكم صادر من Exchequer Chambar سـنة ١٨٧٥ ومنشـور فى ASP. R. M. C. 3, 1875 - 1878,63.

(٢) محكمة هامبورج الاقليمية فى ٢١ يناير ١٩٣٥ دور – ٣٤ – ٩١ .

هذا ويكون هناك تعدد تأمينات ، كلما كانت طبيعة الخطر واحدة فى عقود التأمين المتعددة ، بصرف النظر عن نوع التأمين نفسه .

وعلى هذا إذا عقد تأمين بحرى على البضاعة وفقاً لشرط «كل الأخطار» منذ شحن البضاعة حتى وصولها ، وعقد تأمين برى على نفس البضاعة ضد أضرار الحريق ، أثناء وجودها فى مخازن منطقة العبور transit فإن هذا الوضع يجب أن تحكمه قواعد تعدد التأمينات (1) برغم أن أحد عقود التأمين بحرى والآخر برى .

بل أكثر من هذا يكون هناك تعدد تأمينات ، إذا عقد تأمين بحرى على جسم سفينة ناقلة للبترول ، وعقد تأمين آخر ضد أضرار الحريق على هـذه السفينة ، ثم نشب حريق فى السفينة لسبب غير معروف يضمنه المؤمن البحرى(2) .

٢ — وقد تتخذ كثرة التأمينـات صورة أخرى إذ يجوز أن تبرم تأمينات عديدة متماثلة لكن متتابعة ، بمعنى أن ينتج كل تأمين أثره فى فترة مختلفة عن غيره . فيحل كل تأمين محل الآخر عند انتهاء فترته . مثال ذلك أن يعقد تأمين على شىء معين يبدأ من أول ينـاير حتى آخر إبريل ، ويعقد فى نفس الوقت تأمين آخر على نفس الشىء وضد ذات الأخطار ولكن بحيث يبدأ سريانه عند إنتهاء التأمين الأول حتى آخر أغسطس وهكذا .

٣ — ويمكن أيضاً أن يعقد أكثر من عقد تأمين متماثل وتنتج جميعاً آثارها فى نفس الوقت ، إذا قصد ببعضها أن يكون احتياطياً للآخر بمعنى أن تخصص صراحة للحلول محل ما قد يقضى ببطلانه من العقود ، أو إذا أصبح أحد التأمينات لا قيمة له نتيجة لإعسار المؤمن .

---

(1) استئناف اكس Aix فى ٢٩ يناير ١٩٣١ ملحق دور — ٩ — ٢٠٧ .

(2) محكمة Nantes التجارية فى ٢ مارس ١٩٢٥ ملحق دور — ٣ — ٢٨١ .

٤ — ويمكن أن يعقد أكثر من عقد تأمين مماثل وتنتج جميعاً آثارها فى نفس الوقت إذا قصد ببعضها أن يكون مكملا للآخر ، وهذا يحدث إذا تبين بعد إبرام التأمين الأول أنه غير كاف سواء لأن قيمة الأشياء المؤمن عليها أكثر مما قدرت فى العقد ، أو لأن قيمة هذه الأشياء قد زادت بعد العقد لأنها تطلبت نفقات جديدة [١] .

٨١ — الحلول التى اخذت بها التشريعات المختلفة بصدد تعدد التامينات :

تنقسم التشريعات المختلفة فيما يتعلق بالحل الذى أخذت به بصدد تعدد التأمينات إلى فريقين :

الأول يأخذ بالحل الذى وضعه القانون الفرنسى لهذه المسألة ، أما الفريق الثانى فقد اتبع القاعدة التى أخذ بها القانون الإنجليزى . وسنعرض لكل من القاعدة الفرنسية والقاعدة الإنجليزية على التوالى :

ا — القاعدة الفرنسية :

تقضى المادة **٣٥٩** من القانون التجارى الفرنسى بأنه :

« إذا وجدت عدة عقود للتأمين أبرمت دون غش على ذات الشحنة وكان العقد الأول يضمن كامل قيمة الأشياء فإنه يبقى وحده .

« ويبرأ المؤمنون الذين وقعوا العقود اللاحقة ولا يكون من حقهم إلا نصف فى المائة من مبلغ التأمين .

« أما إذا كانت الأشياء المشحونة غير مؤمن عليها فى العقد الأول بكامل قيمتهـــا ، فإن المؤمنين اللاحقين يسألون عن الزيادة وفقاً لترتيب تواريخ عقودهم [٢] » .

---

(١) راجع هـــذه الصورة المختلفة لكثرة التامينات فى دانجون المرجع الســـــابق رقم ١٤٥٩ ، ص ٢٦٥ وما بعدها .

(٢) Art. 359 : S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure L'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul Les assureurs qui ont signé les =

فالقانون الفرنسى يفرق بين تعدد التأمينات ، إذا تم دون غش وإذا تم مع توافر الغش ،إذ تعتبر عقود التأمين فى الحالة الأخيرة كلها باطلة فى مواجهة المستأمن (م ٣٣٤ تجارى فرنسى) ويحتفظ المؤمن بالقسط وتبرأ ذمته من أى التزام بدفع التعويض [١] .

أما إذا وقع تعدد التأمينات دون غش فإننا يجب أن نفرق بين فرضين :

الأول : إذا كان عقد التأمين الأول يضمن قيمة الشىء المؤمن عليه بأكملها ، فى هذه الحالة تعتبر عقود التأمين اللاحقة باطلة .

ويعتبر هذا الحكم فى الواقع تطبيقاً سليما للقواعد القانونية العامة فى عقد التأمين ، إذ بتغطية العقد الأول لكامل قيمة الشىء المؤمن عليه ينعدم عنصر الخطر من الناحية الاقتصادية ، ولا تكون للمستأمن مصلحة بعد ذلك فى التأمين اللاحق للتأمين الأول .

الثانى : إذا كان عقد التأمين الأول لا يغطى كل قيمة الشىء المؤمن عليه عندئذ تصح العقود اللاحقة ، بالقدر الذى تغطى فيه ما يتبقى من قيمة الشىء المؤمن عليه دون أن تكون محل ضمان العقد الأول ، وذلك وفقاً لترتيب تواريخ هذه العقود . فالقانون الفرنسى يأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ ، بالنسبة لحل مشكلة تعدد التأمينات ، فالتأمين الأسبق فى التاريخ هو الذى يعتد به دون غيره من التأمينات اللاحقة ، وذلك فى الحدود التى يتم فيها تغطية قيمة الشىء المؤمن عليه بأكملها .

ولتحديد أسبقية التاريخ ، يجب أن نأخذ فى الاعتبار التاريخ الأصلى لوثيقة التأمين البحرى (تاريخ إنشاء الوثيقة) ولو كانت هذه الوثيقة قد أبرمت

= contrats subséquents sont libres, ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée. Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent, en suivant l'ordre de la date des contrats".

(١) شوفو فى التأمين البحرى رقم ٨٢ .

لمدة سنة طالما أنها قابلة للتجديد سنة أخرى ، ما لم يحدث تنبيه بالإنهاء . فإذا كان الطرفان فى الواقع لم يعبرا من جديد عن إرادتهما عند انتهاء كل سنة فى التأمين ، فان نفس العقد يستمر على أساس إرادتهما المعبر عنها عند إنشاء الوثيقة (1) .

٨٢ — ولكن متى يعتبر العقد الثانى باطلاً ؟ هل منذ إبرام العقد الأول وتغطيته للشىء المؤمن عليه بكامل قيمته ، أم أنه لا يعتبر كذلك إلا عند تحقق الكارثة ؟

ولهذه المسألة أهمية عملية تبرز عندما يتفق طرفا عقد التأمين الأول على فسخه . فهل يأخذ العقد الثانى مرتبة العقد الأول ، أم أنه يعتبر باطلاً لانعدام محله من الناحية الاقتصادية بإبرام العقد الأول وضمانه ما يترتب على الأخطار التى يتعرض لها الشىء المؤمن عليه ، وفى حدود القيمة الكاملة لهذا الشىء ؟

يرى ليون كان ورينو أن البطلان لا يلحق العقود التالية إلا عند تحقق الخطر ، لا بعد إبرام العقد الأول (2) ، ويرتبان على ذلك أنه إذا اتفق طرفا العقد الأول على فسخه ، فإن العقد الثانى يحل محل العقد الأول (3) .

ونرى أنه وإن كان حقاً أن مشكلة تعدد التأمينات لا تثور إلا عند تحقق الكارثة إذ فى هذه الحالة نبحث عن العقد الأسبق فى التاريخ ، إلا أن بطلان العقود اللاحقة يجب أن يتقرر منذ إبرام العقد الأول وتغطيته لكامل قيمة الشىء المؤمن عليه إعمالاً للقواعد القانونية ، التى تقضى بضرورة توافر عنصر الخطر وقت إبرام العقد .

على أنه مما لاشك فيه أن قاعدة ترتيب التواريخ لا تنطبق إذا شاب عقد التأمين الأول عيب أدى إلى إلغائه (كما لو كانت البيانات التى يجب أن يدلى

---

(1) استئناف اكس فى ٢٩ يناير سنة ١٩٣١ سابق الاشارة اليه .

(2) ليون كان ورينو ، المرجع السابق ، رقم ١١١٩ ص ٢٥٨ .

(3) نفس المرجع ، رقم ١١٢١ ص ٢٥٩ .

بها المستأمن فى العقد كاذبة) إذ يحل العقد الثانى محل العقد الأول فى كل آثاره حيث يعتبر العقد الأول عندئذ لا وجود له .

۸۳ — ويبدو أن التقنين البحرى المصرى ، يأخذ بالقاعدة الفرنسية بالنسبة لحل مشكلة تعدد التأمينات . إذ تقضى المـــادة ۱۸٥ بأنه لا يجوز للمستأمن فيما يختص بالأشياء التى سبق أن عقد تأميناً على قيمتها بتمامها أن يعقد تأميناً مرة ثانية للزمن بعينه وضد الأخطار نفسها وإلا كان لاغياً .

ويتضح من هـــذا النص أن المشرع المصرى يأخذ بفكرة الانعدام الاقتصادى لعنصر الخطر . وقد قضت محكمة الاستئناف المختلطة بأنه يجب تفسير هذا النص فى ضوء نص المادة ۳۳٤ من القانون التجارى الفرنسى التى تحظر تعدد التأمينات . وعلى هذا إذا وجد تعدد للتأمينات مع توافر الغش من جانب المستأمن فإن التأمين يكون باطلاً فى مواجهة المستأمن فقط ، فإذا لم يكن هناك غش فان التأمين يجب أن ينقص إلى حدود قيمة الشىء المؤمن عليه أكثر من مرة ، فإذا وجد أكثر من عقد تأمين على التوالى يجب أن يتم التخفيض بالنسبة للعقد الأكثر حداثة [1] .

ومن بين التشريعات التى تأخذ بالقاعدة الفرنسية القانون الأسبانى والقانون الهولندى والقانون السوفيتى [2] .

وتسود هذه القاعدة ذاتها وثائق التأمين البحرى الأمريكية ، إذ يرد فى هذه الوثائق شرط بمقتضاه لا يسأل إلا المؤمن الأول عن مبلغ التأمين طالما أن هذا المبلغ يغطى كامل قيمة الشىء المؤمن عليه ، وإلا يجب الرجوع بالباقى على المؤمن اللاحق ثم المؤمن الذى يليه وهكذا ، حتى يتم تغطية قيمة الشىء بأكملها . وتعتبر هذه المسالة من المسائل المعدودة التى يختلف فيها نظام التأمين البحرى الأمريكى عن النظام الإنجليزى [3] .

---

(۱) استئناف مختلط فى ۲٤ مارس سنة ۱۹۱۹ Bull السنة ۲۱ ص ۲٥۹ .

(۲) دى سميه ، جـ ۳ ، الأرقام ۱۳۲۲ ، ۱٦۷٤ ، ۲۰۳٦ .

(۳) Huebner ، المرجع الســـابق ، ص ۷۱ . ونتر ، المرجع السابق ص ۲۰۳ وما بعدها .

ويلاحظ أنه إذا أبرم أكثر من عقد تأمين على نفس الشيء ، وكان مجموع العقود يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه ، وكانت هذه العقود كلها قد تمت فى وقت واحد فإنه يستحيل عندئذ تطبيق قاعدة ترتيب التواريخ . لهذا من المتفق عليه أن هذا الوضع يعتبر تأميناً اقترانياً فيعتبر كل مؤمن مسئولا عن جزء من التعويض فى حدود مبلغ التأمين الوارد فى عقده ، ويحتفظ بجزء من القسط يتناسب مع نصيبه فى التعويض الذى يسأل عنه[1] .

٨٤ ــ **القاعدة الانجليزية :**

لم يحظر القانون الإنجليزى تعدد التأمينات إلا فى حالة وقوعه بنية الغش، أما إذا وقع دون غش فان كل عقود التأمين تقع صحيحة ، ويكون للمستأمن اختيار أى المؤمنين يرجع عليه بتعويض التأمين ، كما يجوز له أن يرجع على أكثر من مؤمن واحد حتى يغطى قيمة الضرر الذى لحق به كاملة ، فإذا رجع المستأمن على مؤمن واحد ، وحصل منه على التعويض بأكمله فإنه يحق لهذا المؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين كل بنسبة المبلغ الذى قبله فى عقد التأمين[2] .

وتوضيحاً لهذه القاعدة نعرض المثال الآتى :

«نفرض أن تاجراً عقد تأميناً على بضاعة بمبلغ ٣٠٠٠ جنيه بمقتضى وثيقة تأمين ، ومبلغ ٢٠٠٠ جنيه بمقتضى وثيقة أخرى ، وكانت قيمة البضاعة على ظهر السفينة ٤٠٠٠ جنيه وحدثت للبضاعة أضرار قدرت بمبلغ ٤٠٠ جنيه ، فإن المستأمن يستطيع الحصول على مبلغ ٤٠٠ جنيه وأن يسترجع من القسط مايقابل ١٠٠٠ جنيه كما لو كان عقد تأميناً بمبلغ ٥٠٠٠ جنيه بمقتضى وثيقة واحدة ، ولكنه يستطيع إذا شاء أن يرجع على المؤمن الأول بثلاثة أخماس مبلغ التعويض وعلى الآخر بخمسى

---

(١) ونتر ، المرجع السابق ، نفس الموضع .

(٢) ارنولد ، المرجع السابق ، رقم ٣٨٤ ص ٣٥٤ .

المبلغ ، ويستطيع أيضاً أن يطلب المبلغ من أحدهما كما لو كان الآخر غير موجود (١) .

وقد أوضحت الفقرة الثانية (أ) من المادة ٣٢ من قانون التأمين البحرى سنة ١٩٠٦ هذه القاعدة عندما نصت على أنه إذا كان المستأمن قد تجاوز التأمين بتعدد التأمينات :

يستطيع المستأمن — ما لم يتفق على العكس — مطالبة المؤمنين ، وفقاً للترتيب الذى يراه مناسباً بشرط ألا يتسلم مبلغاً يزيد عن التعويض المسموح به فى هذا القانون (٢) .

يتضح لنا إذن أن القانون الإنجليزى ، يجيز التأمين البحرى رغم انعدام عنصر الخطر من الناحية الاقتصادية ، إذ أنه يعتبر صحيحاً عقد التأمين اللاحق لعقد يضمن الشىء المؤمن عليه بكامل قيمته وضد نفس الأخطار ، ولحماية ذات المصلحة رغم أن المفروض أن عنصر الخطر قد تخلف من الناحيـة الاقتصادية ، لسبق ضمان الشىء المؤمن عليه بكامل قيمته .

وقد أخذ القانون الألمانى بنفس القاعدة (٣) وكذلك القانون الدانمركى والقانون النرويجى(٤) .

كما أخذ قانون التأمين البرى الفرنسى الصادر سنة ١٩٣٠ بذات القاعدة فى المادة ٣٠ منه . وقد يؤدى هذا الاختلاف بين قاعدة حل تعدد التأمينات فى التأمين البحرى والتأمين البرى ، إلى وقوع تعارض فى العمل ، لا يمكن حله ، إذ أن التعدد قد يحدث كما رأينا ، رغم اختلاف طبيعة التأمين طالما أن

---

(١) تشالرز ، المرجع السابق ص ٤٧ .

(٢) Art. (2) Where the assured is over - Insured by double insurance.

a) The assured unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that, he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act."

(٣) شوفو ، القانون البحرى ، رقم ١٠١٤ ص ٦٧٣ .

(٤) دى سمية ، المرجع السابق جـ ٣ رقم ١٢٣٥ ، رقم ١٨٠٨ .

نوع الخطر المؤمن ضده واحد فى التأمينين[1] . فإذا كانت هناك بضاعة مرسلة بالطريق البحرى وكان مؤمناً عليها تأميناً بحرياً منذ خروجها من المصنع وكان التأمين البحرى يغطى ما يترتب على كل الأخطار وبخاصة أخطار الحريق أثناء وجود البضاعة على رصيف الميناء ، وكان قد عقد تأمين برى ضد الحريق أثناء وجود البضاعة على الرصيف ، ثم احترقت البضاعة ، فاننا نكون أمام مشكلة تعدد تأمينات ولا يمكن معرفة ما إذا كانت قاعدة التأمين البحرى هى التى يجب تطبيقها لحل هذه المشكلة ، أم يجب تطبيق قاعدة قانون التأمين البرى سنة ١٩٣٠ ، إذ ليس هناك ما يبرر تطبيق إحدى القاعدتين دون الأخرى[2] .

هذا ويبدو أن العمل يميل الآن فى معظم الدول إلى الأخذ بالقاعدة الإنجليزية ، وقد عدل مشروع القانون الفرنسى الخاص بالتأمين البحرى عن القاعدة الواردة فى التقنين الحالى ، وأخذ بالقاعدة الإنجليزية فى المادة ٢١ منه [3] .

كما أخذ مشروع القانون البحرى المصرى بذات المبدأ فى المادة **٢٩٩** التى تنص فقرتها الأولى على أنه « فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة فى تاريخ واحد أم فى تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور فى هذه العقود يزيد على قيمة الشىء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع فى حدود الضرر

---

(١) راجع سابقا رقم ٨٠ .

(٢) ديبير ، الوجيز ، رقم ٦٥٩ ص ٤١٠ .

(٣) تقضى الفقرة الاولى من المادة ٢١ من المشروع الفرنسى :

"Quand plusieurs assurances garantissant les même risques sont Contractées sans fraude, soit à la même date, soit à des dates différentes, pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurèe, elles sont toute valables et l'assuré peut exercer ses droits comme les differents assureurs, dans un ordre quelconque, mais dans les limites du dommage de la somme assurée par chacun et de la valeur de la chose assurée."

على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذى يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشىء المؤمن عليه » .

٨٥ — يتضح مما سبق أن الاتجاه الحديث يميل إلى إجازة التأمين البحرى رغم انعدام الخطر من الناحية الاقتصادية مع ما فى هذا من خروج على القواعد العامة فى التأمين التى تتطلب توافر عنصر الخطر توافراً تاماً وقت انعقاد العقد، ويعتبر التأمين البحرى صحيحاً ، ولو كان قد سبق ضمان الشىء المؤمن عليه بكامل قيمته وضد ذات الأخطار طالما أن المستأمن لا يحصل على تعويض أكبر من الضرر الذى يصيبه ، لأن التأمين لا يجوز أن يكون مصدراً للإثراء .

* * *

القسم النظرى

الأخطار التى يشملها التأمين البحرى

٨٦ – تمهيـــد :

عندما نتحدث عن الأخطار التى تكون محلا للتأمين البحرى فإنه سرعان ما يتبادر إلى الذهن أن التأمين البحرى لا يضمن إلا نتائج الأخطار البحرية . فهل الأمر حقاً كذلك ؟

وإذا كان الأمر كذلك فما هو مفهوم الخطر البحرى ؟ ثم ما هو حكم التأمين البحرى عندما يمتد ضمانه إلى نتائج أخطار غير بحرية ؟ هل تظل أحكام التأمين البحرى بما لها من ذاتية خاصة واجبة التطبيق ؟

وإذا ما انتهينا إلى تحديد المقصود بالخطر البحرى ، فما هى مصادر ضمان المؤمن لنتائج الخطر ، أى متى تكون الأضرار المترتبة على خطر ما مضمونة وعلى أى أساس يتم استبعاد أحد الأخطار ؟ وتكون هذه الأمور جميعاً دراسة نظرية للخطر فى التأمين البحرى ستكون موضوع دراستنا فى هذا القسم ، ونبحث فى الباب الأول منه فكرة الخطر فى التأمين البحرى . ونقسم هذا الباب إلى فصلين نخصص الأول لتحديد الخطر البحرى ، وندرس فى الثانى امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، أما الباب الثانى فنكرسه لدراسة الخطر المضمون والخطر المستبعد فى التأمين البحرى .

الباب الأول

فكرة الخطر في التأمين البحري

٨٧ — رأينا عند الكلام عن كيفية نشوء التأمين البحرى ، كيف أن هذا النوع من التأمين عرف عندما شعرت الجماعة بالحاجة إلى حماية ثروتها ضد ما يتهددها من أخطار البحر التى تصيب أموالهم بأضرار جسيمة . لهذا كانت أخطار البحر هى مناط نشأة التأمين البحرى .

على أن التأمين البحرى باعتباره أسبق أنواع التأمين فى الظهور ، كان لابد أن يضمن النتائج الضارة لأخطار أخرى تتعرض لها الأموال المؤمن عليها ، ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر بل ولو كانت قد حدثت فى أثناء وجود الشىء المؤمن عليه فى غير نطاق البحر ، وذلك حتى يقدم للمستأمن ضماناً كاملا لأمواله .

يتضح لنا إذن أن محل التأمين البحرى لا يقتصر فقط على أخطار البحر ، وإنما قد يضمن أيضاً نتائج الأخطار التى تتعرض لها الأموال المؤمن عليها فى أثناء وجودها فى البحر ، ويضمن أكثر من هذا الأضرار الناشئة التى لاتربطها بالبحر رابطة سببية أو رابطة مكانية .

ونسمى النوع الأول من الأخطار بأخطار البحر Perils of the sea وهى الأخطار التى يربطها بالبحر رابطة سببية ، والنوع الثانى بالأخطار البحرية Maritime Perils وهى الأخطار التى يربطها بالبحر رابطة مكانية ، أما الأخطار من النوع الثالث فهى اخطار غير بحرية ولكن يشملها التأمين البحرى بطريق الامتداد .

وعلى هذا نقسم هذا الباب إلى فصلين . نحدد فى الفصل الأول المقصود بالأخطار التى يشملها التأمين البحرى بحسب الأصل ، ونبحث فى الفصل الثانى امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية .

الفصل الأول

تحديد الخطر البحرى

٨٨ — نقصد من هذا الفصل محاولة وضع تأصيل علمى لفكرة الخطر البحرى Marine risk وسنستعمل هذا الاصطلاح للدلالة على معنيين :

الأول : أخطار البحر Perils of the sea أى الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر باعتبارها أهم أنواع الخطر التى يشملها التأمين البحرى ، فتعتبر والحال كذلك نوعاً من أنواع الخطر البحرى .

الثانى: الأخطار البحرية الأخرى Maritime Perils وهى الأخطار التى تحدث للأموال المؤمن عليها فى أثناء وجودها فى البحر ، ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر (١) .

وهذه التفرقة فرضها الاختلاف الجوهرى بين القانون الإنجليزى والقانون الفرنسى فى مفهوم الخطر البحرى .

إذ بينما لا يعرف القانون الفرنسى سوى فكرة عامة للخطر البحرى هى فكرة أخطار البحر Fortune de Mer بحيث تشمل كل أنواع الخطر البحرى سواء أكانت أخطاراً ناشئة مباشرة عن البحر أم أخطاراً لا تربطها بالبحر سوى صلة المكان . فإن القانون الإنجليزى يفرق بين أخطار البحر التى تنشأ مباشرة عن البحر Perils of the sea ، والأخطار التى تحدث على البحر Perils on the sea (٢) .

---

(١) تشالمرز ، المرجع السابق ، ص ٨ .
Hurd (H): Marine insurance, Lectures, London, 1922, P.21.
(٢) Bessé ، المرجع السابق ، رقم ٢٧ ص ٢٠ .

وهـذه التفرقة منطقية ، فضلا عن أن لها فائدة عملية إذ يتعين تحديد المقصود بأخطار البحر عندما تكون هذه الأخطار فقط هي التي يضمن المؤمن البحري نتائجها دون غيرها من الأنواع الأخرى للخطر البحرى ، أو على العكس عندما تكون هذه الأخطار مستثناة من ضمان التأمين البحرى .

وسنبحث فى هذا الفصل فكرة أخطـار البحر ، كما يعرفها كل من القانون الإنجليزى والقانون الفرنسى ، وذلك فى الفرع الأول من هذا الفصل ثم نبحث الأخطار التى تحـدث على البحر فى الفرع الثانى أما الثالث فنخصصه لإثبات الخطر البحرى .

الفرع الأول

فكرة اخطـار البحر

تمهيد وتقسيم :

سنبحث فى هذا الفرع فكرة أخطار البحر فى كل من القانون الإنجليزى والقانون الفرنسى ، إذ أن مفهوم هذه الفكرة يختلف تماماً فى القانونين كما أشرنا آنفاً . وينبع الاختلاف أساساً من نظرة كل قانون لهذه الفكرة والمقصود بها ، ونقسم هذا الفرع إلى مبحثين : نبحث فى الأول فكرة أخطار البحر فى القانون الإنجليزى ، ونخصص الثانى لهذه الفكرة فى القانون الفرنسى.

المبحث الأول

أخطار البحر فى القانون الإنجليزى

٨٩ — إذا ما نظرنا إلى الأخطار التى يشملها التأمين البحرى وفقاً لوثيقة اللويدز نجد أن أخطار البحر Perils of the sea تأتى فى الصدارة من هذه الأخطار [١] .

ويلاحظ أنه وإن ذكر فى هذه الوثيقة عديد من الأخطار إلا أن أهم هذه الأخطار وأكثرها وقوعاً فى العمل هى أخطار البحر ، لهذا كان من الطبيعى أن تأتى هذه الأخطار فى مقدمة الأخطار المذكورة فى وثيقة التأمين البحرى ، وتبدو هذه المسألة طبيعية ، حتى أنه من المحتمل جداً أن هناك تسعة وتسعين من بين كل مائة يقرأون هذه الوثيقة لا يقفون عند هذا الاصطلاح بنوع من التأنى ليتفهموا المقصود به على وجه الدقة . إذ أن أول انطباع عن معنى هذا الاصطلاح أنه يغطى كل شئ يحدث فى البحر ، على أنه من الواضح أن ليس كل ما يحدث فى البحر يعتبر خطراً ولا كل خطر يعتبر من أخطار البحر [٢] .

بيد أن وثيقة التأمين البحرى وإن كانت قد ذكرت أخطار البحر ، كأحد أنواع الخطر التى يشملها التأمين البحرى ، فإن هذا الاصطلاح لا يقصد به فى الواقع خطر واحد وإنما مجموعة من الأخطار لا يمكن أن تدخل تحت

---

(١) اذ تنص هذه الوثيقة على ما يأتى :

" Touching the adventures and perils which we, the assurer, are Contended to bear and do take upon us in this voyage they are of the seas, men of war, fire, enemies...etc...

(٢) Gow ، المرجع السابق ص ٩٦ .

حصر (١) ، لهذا فإنه من المفيد أن نوضح الفكرة العامة لهذا الاصطلاح الذى كثر حوله الجدل وتعددت بشأنه أحكام القضاء الأنجلو أمريكى(٢) .

٩٠ — تقضى القاعدة السابعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين الواردة بالجدول الأول فى قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ بأنه :

« يقتصر اصطلاح " أخطار البحر " على الحوادث القهرية أو حوادث البحر فلا يشمل الفعل العادى للرياح والأمواج » (٣) .

فأخطار البحر ليست إذن كل مايمكن أن يحدث أثناء وجود الشيء المؤمن عليه فى البحر(٤) إذ يجب التفرقة بين أخطار البحر Perils of the sea والأخطار التى تحدث فى أثناء وجود السفينة فى البحر Perils on the sea . ولو كان المقصود باصطلاح « أخطار البحر » كل الأخطار التى يمكن أن تحدث فى البحر ، لكانت وثيقة اللويدز فى غنى عن تعداد كل أنواع الخطر

---

(١) أرنولد ، المرجع السابق رقم ٨٠٠ ص ٧٥٥ .

(٢) مع ملاحظة ان القانون الانجليزى ينفر بطبيعته من تحديد فكرة عامة او وضع نظرية معينة لظاهرة قانونيـة ما ، اذ أنه لا يضع حلا واحدا ومقدما للمشكلات القانونية وان اتحد الاصطلاح القانونى الذى يطلق عليها ، بل يرسم لكل حالة حلا معينا يتفق وظروفها الخاصة . ومع ذلك سنحاول هنا ان نبرز الخطوط الرئيسية لفكرة اخطار البحر فى القانون الانجليزى مع الاشارة الى مواطن الخلاف كلما اقتضى الأمر ذلك ، اذ أن هذه الفكرة ما زالت مضطربة وتحيطها الصعوبة من كل جانب .

(٣) "The term, Perils of the seas, refers only to fortuitous accidents or Casualities of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves ".

(٤) ومع ذلك يذهب البعض الى شمول هـذا الاصطلاح لكل الاخطار التى تحـدث فى البحر دون تفرقة بين الاخطـار الناشئة عن البحر ذاته والأخطار الاخرى كالحريق الذى يحدث على السفينة مثلا (فيلبس ، المرجع السـابق رقم ١٠٩٦ ص ٦٢٥ الى ص ٦٢٨) .

التى ذكرتها واكتفت بتعبير أخطار البحر للدلالة على هذه الأنواع جميعاً ، فليس ذكر هذه الأنواع فى الوثيقة إذاً من قبيل التخصيص بعد التعميم .

فأخطار البحر اصطلاح أضيق فى معناه من اصطلاح الأخطار التى تحدث فى البحر أو على البحر .

هذا ويمكن القول إنه بنـاء على التحديد الذى أتت به القاعدة السابعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى ، نستطيع أن نجمل العناصر التى تتألف منها فكرة أخطار البحر فيما يلى :

٩١ ــ اولا : ان نكون بصدد فعل ناشىء عن البحر :

من المعلوم طبعاً أن فكرة أخطار البحر لا تثور ما لم تكن السفينة فى البحر فعلا حتى يمكن القول إنها تتعرض لفعل الرياح والأمواج . فإذا كانت السفينة بعد أن أفرغت شحنتها أصابها الضرر فى مكان لا يزيد عمق المياه فيه على ثلاثة أقدام فإن الضرر لا يمكن أن يكون سببه أخطار البحر [١] . فالأضرار التى تحدث للأشياء المؤمن عليها نتيجة فعل الرياح والأمواج هى التى تعتبر فقط ناشئة عن أخطار البحر [٢] . وقد قضت محكمة الاستئناف البريطانية فى سنة ١٩١٤ فى قضية Stott Steamers (Baltic) Ltd V. Marten and others بأن اصطلاح أخطار البحر يعنى الأخطار التى يتعرض لها المستأمن بسبب أن رحلته بحرية أو بعبارة عكسية الخطر الذى ما كان يتعرض له المستأمن لو لم تكن هناك رحلة بحرية ، فيجب أن يكون الخطر متعلقاً برحلة بحرية[٣] . كما قضت محكمة استئناف ولاية Georgie الأمريكية فى ١٣ فبراير سنة ١٩٢٦ أنه إذا كان التأمين يضمن البضاعة ضد الأضرار التى تصيبها

---

(١) ارنولد ، رقم ٨٠٧ ص ٧٦٠ وما بعدها .

(٢) Baily (L) : Perils of the sea and their effect on policies of insurance, London 1860, P. 2

(٣) ASP. R.M.C., 12, 1912, - 1915, 555 .

نتيجة اتصالها الفعلى بمياه البحر فإنه يجب أن يقصد بهذه المياه ، المياه التى تعوم فيها السفينة ، ولا تعتبر المياه العذبة كذلك [1] .

وعلى هذا ، وحتى يكون الضرر ناتجاً عن خطر من أخطار البحر ، يجب أن يكون البحر ، أو الماء المالح هو العامل الذى سبب هذا الضرر [2] .

٩٢ ــ ثانيا : يجب أن يكون هذا الفعل غير عادى أوناشئا عن صعوبات ملاحية :

كان الأستاذ أرنولد يشترط فى الطبعة الأولى لمؤلفه أن يكون فعل الرياح والأمواج عنيفاً Violent حتى يكون هناك خطر من أخطار البحر ، على أن هذه الفكرة لم يعتمدها أحد ممن عالج الموضوع بعد ذلك . كما أن القضاء لم يأخذ بها [3] واستقر الرأى على أنه يكفى أن يكون فعل الرياح والأمواج غــير عادى (Extraordinary) ، بمعنى أنه لا يعتبر من أخطار البحر الخطر الذى ينتج عن الحركة العادية للرياح والأمواج وبهذا حلت فكرة « الحركة غير العادية للرياح والأمواج » محل فكرة « الحركة العنيفة » فى تعريف أخطار البحر فى القانون الإنجليزى [4] .

وقد تضمنت الفقرة الأخيرة من القاعدة السابعة لتفسير وثيقة التامين بجرى النص على أن اصطلاح « أخطار البحر » لا يشمل الحركة العادية Ordinary Action للرياح والأمواج . وقد عرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أن شحنة من الأفيون كانت مخزنة فى مركب خشبية قديمة ترسو فى نهر بشنغهاى ، وقد تسرب ماء البحر إلى هذه الشحنة خلال

---

(١) دور ــ ١٤ ــ ٣٤٦ .

(٢) الدردج ، المرجع السابق ، ص ٨٤ وما بعدها .

(٣) أرنولد ، هامش ٢ من ص ٧٥٥ .

(٤) ومع ذلك فقد صــدر حــكم امريكى من محكمة استئناف ولاية Maryland تمسكت المحــكمة فيه بفكرة الحركة العنيفة حتى يكون هناك خطر من اخطــار البحر ، دور ــ ٢٠ ، ــ ٣٣٦ .

ثقب ناشيء عن الحالة السيئة التى كانت عليها هذه المركب ، والتى يجهلها المدعون ، فتلفت هذه البضاعة وقضت المحكمة الخاصة (Privy Council) (١) بأن هذا الضرر لا يعتبر ناشئاً عن أخطار البحر بالمعنى الذى تقصده وثيقة التأمين ضد الأخطار البحرية ، وذلك تأسيساً على أنه لم يكن هناك أى عامل من عوامل الطقس أو ظروف قهرية أدت إلى دخول المياه ، ولكن المياه تسربت بوزنها العادى دون عامل خارجى إلى الثقب الموجود بهذا المركب ومن ثم أتلفت الأفيون ، وأنه من الخطأ إذن أن نصف هذه الخسارة بأنها ناشئة عن أخطار البحر . هذا وبرغم أن ماء البحر هو الذى تسبب فى تلف البضاعة ، إلا أنه لا يمكن القول إن أخطار البحر هى التى أسهمت بطريق مباشر أو غير مباشر فى إحداث هذا التلف ، إذ أنه من الواضح أن اصطلاح « أخطار البحر » لا يغطى كل الحوادث التى قد تحدث للأشياء المؤمن عليها فى اثناء وجودها فى البحر (٢) .

ويفهم من هذا الحكم أنه لا يكفى لكى نكون بصدد خطر من أخطار البحر أن يتسبب ماء البحر فى إحداث الضرر ، وإنما لابد أن يكون هناك فعل غير عادى للرياح أو الأمواج . فلو أن هذا الفعل هو الذى أدى إلى اقتحام ماء البحر للمكان الذى كانت تخزن فيه البضاعة وإتلافها بالتالى ، لاعتبر الضرر عندئذ ناتجاً عن خطر من أخطار البحر .

وقد عبر الأستاذ Baily عن هـذا العنصر بقوله إنه عندما يكون الضرر ناتجاً عن الحركة غير العادية لعوامل الطبيعة ، فانه – أى الضرر – يعتبر ناشئاً عن خطر من أخطار البحر متى كانت هذه الحركة غير العادية لعوامل الطبيعة تعتبر من أخطار البحر (٣) .

---

(١) وهى تعتبر بمثابة محكمة استئناف بالنسبة للأحكام الصادرة من محاكم المستعمرات .

(٢) قضية E.D. Sasson and Co. And Western Assurance Co., (1912) A C. 561

(٣) بيلى ، المرجع السابق ص ٥ .

بيد أنه يلاحظ أن اشتراط تحقق هذا العنصر لم يستقر تماماً فى القانون الإنجليزى ويثور بشأنه خلاف فى بعض المواضع ، ولنأخذ التصادم البحرى مثلا على ذلك ، فهل يعتبر هـــذا الخطر دائماً من أخطار البحر ، أم إنه قد يعتبر أحياناً من الأخطار البحرية التى تحدث على البحر فقط دون أن يكون من أخطار البحر Perils of the sea بالمعنى الفنى لهذا الاصطلاح ؟ . . فإذا حدث تصادم بين سفينتين فى عرض البحر وكان التصادم ناتجاً فقط عن إهمال إحدى السفينتين ، بينما كانت الأحوال الجوية معتدلة ؛ فهل يعتبر هذا الحادث من أخطار البحر ؟ .

يذهب رأى إلى أن التصادم يعتبر من أخطار البحر ولو كان ناشئاً عن إهمال إحدى السفينتين ، ويرفض هذا الرأى الأخذ بفكرة الحركة العنيفة أو الحركة غير العادية للرياح والأمواج لأنها تؤدى إلى مفهوم ضيق لاصطلاح أخطار البحر (١) .

على أننا نرى أن التصادم إذا كان سببه فقط إهمال إحدى السفينتين ، فلا يجوز أن يعتبر من أخطار البحر بالمعنى الفنى لهذا الاصطلاح ، وإن اعتبر من الأخطار البحرية التى يمكن أن تحدث على البحر ، وعلى هذا لا يغطى اصطلاح أخطار البحر التصادم الذى يكون مرجعه فقط إهمـــال إحدى السفينتين ، دون أن تسهم عوامل الطبيعية فى إحداثه ؛ ويؤيدنا فى هذا النظر ما يراه البعض من أنه إذا لم تكن حركة الرياح والأمواج أو صعوبات الملاحة قد أسهمت فى إحداث التصادم فإن الضرر لا يكون ناشئاً عن أخطار البحر (٢).

---

(١) وهو رأى اللورد Herschell فى قضية The Xnatho سنة ١٨٨٧ مذكور فى مؤلف أرنولد نبذة ٨٠١ ص ٧٥٦ . وهذا هو الرأى الراجح فى القانون الانجليزى انظر ايضـــا Marsden (R). On the law of Collisions at sea, 11th. ed. London 1961. No. 314, P. 236.

Mcarthur (C) the contract of marine insurance 2nd ed London 1890, P.11.

(٢) وهذا هو رأى الدردج . راجع مؤلفه السابق من ص ٨٤ الى ص ٨٧ .

والقول بغير هذا فيه خلط واضح بين اصطلاح أخطار البحر والأخطار البحرية الأخرى ، ولا يمكن القول إن التصادم الناشيء عن إهمال إحدى السفينتين دون إسهام عوامل طبيعية غير العادية يعتبر خطراً من أخطار البحر . إذ لا يمكن القول عندئذ إن الخطر ناشيء عن البحر فيؤدى ذلك أن يشمل اصطلاح « أخطار البحر » كل الأخطار التي يمكن أن تحدث على البحر On the sea ويفقد هذا الاصطلاح بالتالى كل قيمة له .

على أنه يعتبر من أخطـــار البحر ، التصادم الذى ينتج عن عوامل الطبيعة غير العادية وإن أسهم إهمال إحدى السفينتين فى وقوعه ، كما سنبين فيما بعد [1] .

يتضح من هذا أنه وإن كان ليس من الضرورى لتكوين أخطار البحر أن يكون هناك حالة عنف استثنائى للجو [2] ، إلا أنه كما سبق القول لا يمكن أن يعد من أخطار البحر الفعل العادى للرياح والأمواج ، ويجب أن يكون الضرر ناشئاً عن حركة غير عادية للرياح والأمواج حتى يعتبر نتيجة لأخطار البحر [3] .

كما يلاحظ أنه ليس من الضرورى أن يكون تأثير الرياح والأمواج على الأشياء المؤمن عليها مباشراً ، وإنما يعتبر الضرر ناشئاً عن خطر من أخطار البحر إذا كان فعل الرياح والأمواج غير مباشر كما فى حالة جبال الجليد ، التى تتكون فى البحار وتعوق الملاحة ؛ وكذلك كما لو حملت الرياح والتيارات سفينة على أن تصطدم بالسفينة المؤمن عليها ، أو إذا ترتب على فعل الرياح أن ترتطم السفينة بصخور أو تجنح على الشاطئ [4] .

---

(١) راجع ، لاحقا ، الباب الاول من القسم التطبيقى .

(٢) ارنولد المرجع السابق رقم ٨٠٢ ص ٧٥٧ و ٧٥٨ .

(٣) Huebner المرجع السابق ص ٥٧ وما بعدها ، وقد حكمت محكمة استئناف الولايات المتحدة فى ١ ديسمبر ١٩٢٣ بان الضرر يعتبر ناشئا عن أخطار البحر اذا كان نتيجة للفعل الاستثنائى للرياح والأمواج ، دور ـ ٦ ـ ٣٠٩ .

(٤) بيلى المرجع السابق ص ٣ .

هذا وليس تعرض السفينة لجو غير عادى ، هو الذى يؤدى فقط إلى تكوين أخطار البحر وإنما يعتبر من قبيل هذه الأخطار أيضاً ما قد تلاقيه السفينة من صعوبات ملاحية فى أثناء سيرها فى البحر ، إذا ترتب على هذه الصعوبات إصابة السفينة أو البضاعة بأضرار ، كما لو ارتطمت السفينة فى أثناء جو هادىء بصخرة غاطسة فى البحر ، فإن الأضرار الناتجة عن هذا الارتطام تعتبر بلا شك بسبب خطر من أخطار البحر .

فالعبرة فى تحديد أخطار البحر أن يكون الحادث بسبب فعل ناشىء عن البحر سواء نتيجة الحركة غير العادية للرياح والأمواج ، أو نتيجة صعوبات الملاحة التى قد تقابلها السفينة فى أثناء السير فى البحر ، على أن تعتبر هذه الصعوبات أمراً غير متوقع .

٩٣ – ثالثا : يجب أن يكون الفعل الناشىء عن البحر غير متوقع :

لعل هذا العنصر هو أهم العناصر التى تتكون منها فكرة أخطارالبحر . إذ ليس كل فعل غير عادى ناشئ عن البحر أو عن صعوبات الملاحة ، يعتبر من أخطار البحر متى كان متوقعاً حدوثه .

فاصطلاح أخطار البحر لا يشمل الحوادث التى يمكن توقعها مقدماً ، مثال ذلك تآكل السفينة تدريجياً بفعل المياه العادى ، ونتيجة لاستعمالها ، وهو ما يعرف بالاستهلاك نتيجة الاستعمال Wear and tear إذ أنه من المعلوم أن السفينة لابد وأن تتأثر حالتها نتيجة سيرها المتكرر فى البحر ، مثل هذه الأضرار لا تعتبر ناشئة عن أخطار البحر ، لأن استهلاك السفينة بالاستعمال أمر محتم الوقوع ولا يمكن تفاديه[1] .

ولعل أبلغ ما قيل فى وصف هذا العنصر هو ما جاء على لسان اللورد Herschell فى قضية The Xnatho سنة ١٨٨٧ من أنه :

---

(١) دوفر تحليل شروط التأمين ص ٢١ و ص ٢٢ .

« يجب ان يكون هناك حادث ، لا يمكن توقعه مقدماً كعارض لازم من عوارض الرحلة البحرية ، فإن هدف وثيقة التأمين البحرى هو ضمان التعويض ضد الحوادث التى يمكن أن تقع ، لا الحوادث التى يجب أن تقع »(1).

وقد عبرت القاعدة السابعة من قواعد تفسير وثيقة اللويدز عن هذا العنصر ، بقولها إن اصطلاح أخطار البحر لا يشمل إلا الحوادث القهرية أوكوارث البحر fortuitous accident s or causalities of the seas فهذه الحوادث هى التى يمكن أن تعتبر غير متوقعة (2) .

ويلاحظ أنه قد يؤدى الفعل العادى للرياح والأمواج إلى وقوع خطر من أخطار البحر متى كانت الظروف التى حدث فيها هذا الفعل تعتبر ظروفاً غير اعتيادية ، بحيث تصبح الحركة العادية لعناصر الطبيعة بالنسبة للظروف التى حدثت فيها ، حركة غير عادية وتكون بالتالى خطراً من أخطار البحر (3) إذ أنه متى كان فعل الطبيعة قد حدث فى ظروف غير اعتيادية فإنه يعتبر غير متوقع ويعتبر خطراً من أخطار البحر .

وتطبيقاً لذلك عرض على القضاء الإنجليزى قضية : Popham and Willet V., The St. Petersburg Insurance Company.

وتتلخص وقائع هذه القضية ، فى أنه بمقتضى عدة وثائق تأمين بحرى ، قام المدعون بالتأمين لدى الشركة المدعى عليها ، على بضاعة شحنت على

(1) وهذه هى العبارة التى قالها اللورد Herschell فى هذه القضية :

"There must be some casuality, something which could not be foreseen as one of the necessary incidents of the adventure, the purpose of the policy is to secure an indemnity against events which may happen, not against events which must happen."

ذكرت هذه العبارة فى مؤلف ارنولد المرجع السابق رقم ٨٠١ ص ٧٥٦ .

(2) وقد حكمت محكمة ليفربول بهذا المعنى فى ٧ مايو ١٩٢٩ دور — ٢٠ — ١٨٦ وانظر أيضا حكم المحكمة العليا لولاية نيويورك فى ٢٥ فبراير ١٩٢٥ دور — ١١ — ٢٣٨ .

(3) راجع مكارثر المرجع السابق ص ١١١ .

سفن سميت فى وثائق التأمين وعلى أجرة النقل كذلك عن الرحلة من لندن إلى أماكن داخل أراضى سيبيريا عن طريق بحر Kara وتضمنت وثائق التأمين تعداداً للأخطار التى تذكر عادة فى وثيقة التأمين البحرى ، وغادرت السفن لندن فى يوليو سنة ١٨٩٩ ، وفى ١٦ أغسطس قابلت السفن جليداً ثقيلاً عند مدخل بحر Kara وانغمست فى هذا الجليد . وفى ٣ سبتمبر وجد أنه المستحيل على السفن أن تتقدم فى مسيرها أكثر من ذلك ، كما أنها كانت فى خطر من بقائها على هذا الوضع ، فعادت إلى لندن .

وكان هذا الجليد غير معتاد فى مثل هذا الوقت من السنة ، ونتج عن تسلط الرياح الشمالية وتيارات منطقة القطب الشمالى . وبعد وصول السفينة إلى لندن أعاد المدعون البضائع التى تعاقدوا على نقلها إلى أصحابها ، وباعوا جزءاً من البضاعة المملوكة لهم . وقد حكم بأن وجود الجليد فى مثل هذه الظروف يعتبر خطراً تضمن الشركة المدعى عليها نتائجه ، وقال القاضى Walton فى تأسيس هذا الحكم :

« إن أول ما يعرض للبحث فى هذه القضية هو ماإذا كانت العقبة التى صادفتها السفن نتيجة لوجود الجليد فى بحر Kara تعتبر من أخطار البحر ، وفقاً لحكم وثائق التأمين ، أم أنها لا تعد كذلك .

وقد قيل بأن هذه الحالة يجب أن تقاس على حالة إغلاق الميناء فى الشتاء ، نتيجة الجليد ووجود ما يعوق السفينة عن وصولها إلى هذا الميناء ، على أنه فى هذه الحالة فإن تعطيل الملاحة فى الميناء الذى يحدث سنوياً وبانتظام فى الشتاء نتيجة الجليد لا يعتبر بأى حال حادثاً ، بل إنه جزء من المجرى العادى للأشياء ، مثل ارتفاع مياه البحر وانخفاضها نتيجة ظاهرة المد والجزر . ولسنا فى حاجة إلى القول بأن الصعوبات الناشئة عن مجرد إغلاق الميناء الذى هو عرضة لذلك عادة ، ويغلق دائماً فى أشهر الشتاء ، لا تصل إلى حد اعتبارها من أخطار البحر بالمعنى المقصود فى وثيقة التأمين البحرى .

على أن هذه الحالة التى نحن بصددهاليست كذلك ، إذ أن إعاقة الجليد للملاحة فى حالتنا ، يعتبر عرضياً وغير متوقع ، وبقدر ماأعلم فإنه لم يكن هناك مثل هذا العائق الملاحى سواء فى عام ١٨٩٧ أو ١٨٩٨ ، فالتسلط غير المتوقع لرياح وتيارات معينة فى بحار منطقة القطب الشمالى، فى شهر أغسطس ١٨٩٩ ، خلق خطراً أو صعوبة غير عادية، إذ أن هذا الجليد ليس مجرد عائق للملاحة ، وإنما هو كذلك خطر محقق ، إذ تحطمت إحدى السفن وأصابت الباقين أضرار متباينة ، لهذا فإن النتيجة التى أنتهى إليها أن هــذا العائق الملاحى والمخاطر والصعوبات التى قابلتها السفن بسبب الجليد تعتبر خطراً من أخطار البحر [1].

والواقع أن هذا الحكم قد فسر عنصر عدم التوقع فى فكرة أخطار البحر تفسيراً واضحاً وحدده تحديداً لا لبس فيه، فقد لاتعتبر واقعة ما خطراً من أخطار البحر إذا حدثت فى ظروف متوقعة ، بينما تعتبر نفس الواقعة من أخطار البحر إذا حدثت فى ظروف غير متوقعة ، فوجود الجليد فى بحار منطقة القطب الشمالى فى فصل الشتاء أمر مألوف وعادى ، ويجب أن يكون متوقعاً بحيث لا يمكن أن تعتبر الأضرار التى تنجم عنه ناشئة عن أخطار البحر ، بينما وجود مثل هذا الجليد فى شهر أغسطس فى عام من الأعوام ، لا يمكن أن يكون مألوفاً بأية حال . ومن ثم فإنه يعتبر من أخطار البحر طالما توافرت العناصر الأخرى وهى نشوء الحادث عن فعل البحر ، وكون هذا الفعل غير عادى . ولا شك أن الحادث قد وقع بفعل الرياح وهى الرياح الشمالية وتيارات القطب الشمالى كما أن هذه الرياح والتيارات كانت غير عادية مما أدى إلى تكوين الجليد فى بحر Kara فى هذا الوقت من السنة .

ومع ذلك فقد حكمت محكمة King's Bench فى ٢٧ يناير سنة ١٩٤٤ بأنه قد تعتبر رداءة الجو خطراً من أخطار البحر ، ولو كانت متوقعة متى ثبت أن البضاعة التى لحقها التلف كانت فى حالة جيدة عند شحنها ، كما أنه قد تم رصها رصاً سليماً فى السفينة التى شحنت عليها ، إذ أن الضرر يعتبر

(١) (1904) 10 Com. Cas., 31

عندئذ ناشئاً عن شيء يتجاوز مجرد مخاطر الرحلة العادية والمتوقعة (١) .

على أنه يلاحظ أن اصطلاح أخطار البحر لا يشمل تأثير الفعل العادى للرياح والأمواج على السفينة ، إذا حدث فى ظروف عادية ، ولو كانت النتيجة المترتبة على ذلك غير متوقعة ، ويمثل لذلك بالضرر الذى يلحق بالسفينة فى أثناء سيرها الملاحى العادى إذا كان هذا الضرر قد نتج فقط عن أن السفينة عندما لامست قاع البحر ، كانت الأرض التى لامستها وعرة ، فهذا الضرر ، ولو أنه غير متوقع ، إلا أن المؤمن لا يضمنه إذ أنه قد نشأ عن سبب متوقع فى أثناء الملاحة العادية للسفينة (٢) .

فالسبب لا النتيجة ، هو الذى يجب أن يكون غير متوقع ، إذ أن عدم التوقع عنصر فى الخطر وليس عنصراً فى الضرر .

٩٤ – رابعا : يجب أن تكون هناك صلة بين الفعل الناشىء عن البحر والأشياء المؤمن عليها :

لا يضمن المؤمن النتائج المترتبة على أخطار البحر ، إلا إذا كان الضرر الذى أصاب المستأمن قد نشأ مباشرة عن خطر من هذا النوع .

والأضرار التى تنتج مباشرة عن خطر من أخطار البحر ، هى الأضرار التى يحدثها فعل الرياح والأمواج للأشياء المؤمن عليها فى ظروف غير عادية ، سواء أكان أثر فعل الطبيعة على هذه الأشياء مباشراً أم غير مباشر ، على ألا تتدخل عوامل إيجابية خارجية لإنتاج هذا الأثر (٣) .

وهنا يبين لنا ، أنه يجب التفرقة بين علاقتين ، علاقة الضرر بخطر البحر وعلاقة الفعل الذى قد يكون خطر البحر بالأشياء المؤمن عليها ، فالعلاقة

---

(١) (1944) 1 All E.R. 341.
وانظر التعليق على هذا الحكم ، نفس الموضع .
(٢) بيلى المرجع السابق ص ٣ و ٤ .
(٣) بيلى ، ص ٦ .

الأولى يجب أن تكون مباشرة ، فعندما يضمن المؤمن ما يترتب على أخطار البحر ، يجب لتحقق مسئوليته أن ينتج الضرر الذى يصيب المستأمن عن خطر من أخطار البحر مباشرة ، لا عن سبب آخر . أما العلاقة الثانية فإنها قد تكون مباشرة أو غير مباشرة ، ففعل الطبيعة الذى يحدث خطراً من أخطار البحر ، قد يكون قد أثر على الأشياء المؤمن عليها تأثيراً مباشراً أو غير مباشر طالما لم يتدخل عامل آخر مستقل ، تدخلا إيجابياً لإنتاج هذا الأثر .

على أننا لن نبحث فى هذا المقام ، سوى علاقة الفعل الذى يكوّن خطراً من أخطار البحر، بالأشياء المؤمن عليها ، باعتباره أحد عناصر فكرة أخطار البحر ، أما علاقة الضرر المباشرة بخطر البحر المؤمن ضده فإن مجال بحثها سيكون فى الباب الثانى من هذا القسم .

وقد عرض على القضاء الإنجليزى سنة ١٨١٥ قضية توضح العلاقة بين الفعل الذى يكوّن خطر البحر وبين الأشياء المؤمن عليها وهى قضية Montoya V. London Assurance Company وكان التأمين ضد أخطار البحر ، على شحنة من التبغ ، وكانت السفينة محملة أيضاً بشحنة من الجلود ، وفى أثناء رحلتهـا تعرضت لتقلبات جوية سيئة مما أدى إلى دخول كمية كبيرة من ماء البحر إليها ، وترتب على ذلك أن ابتلت شحنة الجلود وتعفنت ، ولم يصل ماء البحر إلى شحنة التبغ أو حتى إلى الصناديق المعبأة فيها ، على أن التبغ تلف نتيجة لرائحة العفونة التى تصاعدت من الجلود ، وبرغم أن ماء البحر لم يؤثر مباشرة على التبغ ، إلا أنه حكم مع ذلك بأن الضرر يعتبر ناشئاً عن أخطار البحر [1].

من ذلك يبين أن الفعل الذى يكوّن خطراً من أخطار البحر ، قد تكون صلته بالأشياء المؤمن عليها مباشرة أو غير مباشرة ، إذ أن مياه البحر التى دخلت السفينة نتيجة الجو السئ فى مثالنا السابق ، لم تتصل مباشرة بشحنة التبغ ، ولكنها أثرت على الأشياء المؤمن عليها نتيجة اتصالها بنوع آخر من

(١) ذكرت هذه القضية فى مؤلف ارنولد المرجع السابق رقم ٨١٤ ص ٧٧٠ .

البضاعة ، ولكنه متى اعتبر هذا الفعل خطراً من أخطار البحـــر ، فإن الضرر يعتبر ناشئاً مباشرة عن خطر من هذا النوع ، إذ أنه لولا حدوث هذا الفعل (دخول ماء البحر إلى السفينة نتيجة الجو السيء) لما أصيبت شحنة الجلود بالتعفن ، وبالتالى لما أثرت رائحة الجلود على شحنة التبغ وأفسدتها تبعاً لذلك .

وفى قضية أخرى ، كانت هناك شحنة من الأرز محل تأمين يجرى ضد أخطار البحر ، وعند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ، وجد أن الأرز قد تلف نتيجة للحرارة ، وطالب المستأمنون شركة التأمين بتعويض هذا الضرر ، ووجد المحلفون أن الأرز قد تلف نتيجة الحرارة المتسببة من غلق فتحات التهوية فى عنابر السفينة من وقت لآخر فى أثناء الرحلة ، وكان هذا الغلق هو السبب المباشر للضرر ، وقرر المحلفون أن حالة الطقس والبحر فى أثناء فترات غلق فتحات التهوية من الحالات التى تكون أخطار البحر ، على أن المحلفين لم يسألوا عما إذا كانت أخطار البحر هى سبب غلق فتحات التهوية ، وأرادت الشركة المؤمنة أن تتحلل من دفع مبلغ التأمين ، بحجة أن أخطار البحر لم تكن هى السبب المباشر لتلف الأرز ، وإنما كان السبب هو غلق فتحات التهوية عمداً مما أدى إلى تلف الأرز نتيجة طبيعته الذاتية .

وحكمت المحكمة الخاصة Privy Council فى ٢٤ سبتمبر سنة ١٩٤٠ بأنه عندما يدخل ماء البحر إلى جزء من السفينة عندما لا يكون دخوله متوقعاً وفقاً للمجرى العادى للأمور ، ومن خلال فتحات السفينة الخاصة بالتهوية خلال جو عاصف ، فإن ذلك يعتبر لأول وهلة ضرراً ناشئاً عن خطر من أخطار البحر ، وعلى هذا يعتبر تلف الأرز الذى لم ينتج عن دخول ماء البحر ، وإنما نتيجة الإجراء الحتمى والمعقول بقفل فتحات التهوية فى السفينة لمنع دخول ماء البحر إليها (وهو خطر من أخطار البحر) فإن الضرر يعتبر ناشئاً عن خطر من أخطار البحر [١] .

---

(١) قضية Canada Rice Mills, Ltd. And Union Marine and Gneral Insurance Co. Ltd (1941) A.C., 55.

يتضح لنا من هذا المثال أيضاً ، ان الفعل الذى يكون خطراً من أخطار البحر لم يكن له علاقة مباشرة بالأشياء المؤمن عليها (الأرز) ولكن يعتبر هذا الفعل مع ذلك ، خطراً من أخطار البحر ، بالنسبة للضرر الذى وقع للمستأمن بحيث يجب اعتبار الضرر ناشئاً مباشرة عن خطر من أخطار البحر .

ومع ذلك عرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أنه شحنت بضاعة بمقتضى سند شحن ، واستثنى من ضمان الناقل « الأضرار الناشئة عن أخطار البحر أو الملاحة ، سواء كانت ناشئة عن إهمال أو تقصير أو سوء تقدير المهندسين أو عن أى سبب آخر أياً كان » ، وبينما كانت السفينة خارج ميناء التفريغ ، أراد المهندس أن يملأ الخزان الخالى من البضاعة بالمياه اللازمة لاستعمال المرجل ، فى أثناء التفريغ ، ففتح صنبور البحر ، ثم فتح خطأ صمام الخزان الذى تخزن فيه البضائع بدلا من أن يفتح صمام الخزان الخالى من البضاعة وأتلفت مياه البحر البضاعة ، وحكمت محكمة King's Bench أن الضرر يعتبر نتيجة خطر من أخطار البحر Perils of the sea ناشئاً عن إهمال المهندس ، وذلك فى حدود الاستثناء الوارد فى سند الشحن مما يجعل مالك السفينة غير مسئول [1] .

والواقع أن هذا الحكم محل نظر ، برغم أنه أعمل الشرط الوارد فى سند الشحن إلا أن هذا الشرط بدوره ليس سليما من الناحية القانونية إذ لا يمكن تصور خطر من أخطار البحر ناشئاً فقط عن الإهمال أو الخطأ ، لأن طبيعة أخطار البحر ذاتها تقتضى أن يكون الخطر ناشئاً عن قوى الطبيعة ، وأن يكون هذا الفعل قهرياً Fortuitous كما سبق القول [2] ولا يمكن أن يوصف الفعل البشرى بأنه من أفعال الطبيعة ، وعلى هذا يجب تفسير الشرط بأنه

---

(١) قضية Blackburn and another V. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company.

منشورة فى (1902) I K.B., 290

(٢) مكاردر المرجع السابق ص ١١١ .

يقصد كل الأخطار التى تحدث على البحر سواء كانت ناشئة عن قوى الطبيعة أو عن فعل الإنسان ، ولكنه لا يجوز من الناحية القانونية أن يوصف هذا الخطر بأنه من أخطار البحر Perils of the sea بالمعنى الفنى لهذا الاصطلاح ، ولا يغير من هذا النظر ، المحاجة بأن اصطلاح أخطار البحر فى سند الشحن ، له دلالة تختلف عنه فى وثيقة التأمين البحرى ، إذ أن مدلول هذا الاصطلاح واحد فى القانون البحرى سواء فى سند الشحن أو فى عقد استئجار السفينة أو فى وثيقة التأمين (١) .

وفى حكم لمحكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية فى ٤ يناير ١٩٢٦ ، أخذت المحكمة بنفس المبدأ السابق ، إذ قررت المحكمة أنه متى كانت البضاعة مؤمناً عليها وفقاً لوثيقة تأمين ، تشترط أن تتم تسوية التعويض وفقاً للقوانين والعرف الإنجليزى ، وإذ كان الثابت أن السفينة كانت صالحة للملاحة عند بدء الرحلة ، ثم أصبحت غير صالحة بعد ذلك ، وانقلبت نتيجة الطريقة المعيبة لرص بقية البضاعة التى شحنت من ميناء متوسط ، ووقع هذا الحادث للسفينة والبضاعة فى مياه هادئة وجو معتدل فإن الضرر الذى حدث يجب أن يعتبر ناشئاً عن أخطار البحر ، التى تعتبر السبب المباشر للكارثة برغم أنها — أى الكارثة — ما كانت تحدث إذا لم يكن هناك إهمال فى رص البضاعة فى الميناء المتوسط (٢) .

والواقع أن هذا الحكم غريب فى منطقه ، لأنه إذا كان المفهوم أن الضرر إذا كان ناشئاً عن خطر من أخطار البحر ، ولو كان الإهمال قد أسهم فى إحداثه ، فإنه يجب اعتباره ناشئاً عن أخطار البحر ، فإنه من غير المفهوم أن يعتبر الضرر كذلك متى كان ناشئاً عن الأهمال فقط ، وكانت الأحوال الطبيعية

---

(١) الدردج المرجع السابق ص ٨٧ ، ومع ذلك قضت محكمة استئناف الولايات المتحدة فى ١ ديسمبر ١٩٢٣ بأن مدلول هذا الاصطلاح يجب أن يكون أوسع ، فى وثيقة التأمين البحرى ، منه فى سند الشحن ، دور — ٦ — ٣٠٩ .

(٢) دور — ١٤ — ٣٥١ .

التى وقع فيها الحادث عادية ومعتدلة ، دون ان يثبت وقوع فعل قهرى من أفعال الطبيعة أو صعوبة من صعوبات الملاحة غير المتوقعة ، وعلى هذا لا يجوز أن يعتبر الفعل مكوناً لخطر من أخطار البحر ، إلا عندما يثبت أنه كان فعلاً طبيعياً قهرياً وغير عادى ، وكان له أثر على الأشياء المؤمن عليها سواء أكان هذا الأثر مباشراً أم غير مباشر ، ولكنه متى ثبت أن الضرر الذى أصاب الأشياء المؤمن عليها ، قد نتج عن عامل آخر إيجابى فإن الحادث لا يمكن أن يعتبر من أخطار البحر .

٩٥ ـ استثناء :

على أن تحقق الضرر نتيجة خطر من أخطار البحر لا يستتبع دائماً مسئولية المؤمن عن التعويض ، إذ يورد القانون الإنجليزى استثناء عاماً على هذه القاعدة فيرد فى وثائق التأمين شرط يقضى بعدم قبول أى مطالبة بسبب الأضرار الناشئة عن ضياع الوقت ســواء أكان ذلك بسبب خطر من أخطار البحر أو بسبب آخر .

وليس هذا الشرط سوى تقريراً للقانون الموجود ، إذ تقضى المادة ٥٥/٢/ب من قانون التأمين البحرى الإنجليزى بأنه :

« لا يسأل المؤمن على السفينة أو البضاعة عن أى خسارة تنشأ مباشرة عن التأخير ولو كان هذا التأخير ناتجاً عن خطر مؤمن ضده ما لم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك [١] » .

وتطبيقاً لذلك ، فإنه إذا كانت السفينة مؤمناً عليها ، بمقتضى وثيقة تأمين تحتوى على الشرط السابق ، وبعد يوم من وجود السفينة فى البحر ، وقع لها حادث أدى إلى كسر أجزاء فيها ، وعند أخذها لإجراء التصليحات رئى أن الوقت الذى قد تستغرقه السفينة ربما يؤدى إلى هدم الرحلة ، وعلى هذا ألغى عقد استئجار السفينة ، وطالب مالكو السفينة المؤمنين عن الخسارة

(١) Sec. 55 (2), B : " Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against. "

الكلية للأجرة ، وكان من المتفق عليه أن السفينة قد تعطلت نتيجة خطر من أخطار البحر ، ومع ذلك تقرر رفض الطلب وعدم مسئولية المؤمنين لأن الضرر ناشئ عن ضياع الوقت ، بسبب خطر من أخطار البحر (١) .

وفى قضية Taylor V. Dunbar حيث تأخرت شحنة من اللحم فى أثناء شحنها على السفينة نتيجة أحوال جوية سيئة ، وبسبب هذا التأخير فقط ، فسد اللحم وألقى فى البحر ، فإنه تقرر أن ذلك لا يعد ضرراً ناتجاً عن خطر من أخطار البحر ولا تضمنه عبارات وثيقة التأمين البحرى .

ومن ذلك أيضاً فإنه إذا كانت البضاعة ، قد شحنت فى ظروف عادية لتصل إلى ميناء الوصول فى الوقت المناسب لبيعها فى لأسواق فى مناسبة خاصة ، وليكن مثلا عيد رأس السنة ، ونتيجة أخطار مؤمن ضدها لم تصل البضاعة إلى مكان الوصول فى الوقت المناسب وتبعاً لذلك بيعت بأقل من القيمة التى كان يمكن أن تباع بها لو أنها وصلت فى الوقت المطلوب ، برغم أنها وصلت فى حالة سليمة ، فهذا الضرر لا يضمنه أيضاً المؤمن .

ويقال فى تبرير عدم ضمان الضرر الناشئ عن التأخير ولو كان مرده خطراً من أخطار البحر ، أو أى خطر آخر مؤمن ضده ، إن السفينة نفسها هى التى تكون محلا للتأمين ، وليست الخسارة المالية التى تصيب مالك السفينة فى مقدار أعماله كناقل ، والضرر الناتج عن التأخير ليس طبعاً من الأضرار التى تصيب السفينة ذاتها باعتبارها الشئ المؤمن عليه فى عقد التأمين (٢) .

على أن هذا التبرير إن صح عندما تكون السفينة فقط هى محل التأمين ، فإنه يعجز عن تبرير هذه القاعدة بالنسبة للتأمين على الأجرة والتأمين على البضاعة ، إذ أنه فى التأمين على الأجرة ، تكون الخسارة المالية التى تصيب مالك السفينة فى حجم أعماله كناقل ، هى التى يضمنها التأمين .

(١) الدردج فى المرجع السابق ص ١٤٠ .

(٢) Templeman (F) : Marine Insurance, 4th ed., London, 1934, PP. 109-110.

كما أنه فى التأمين على البضاعة ، يتحقق الضرر لمالك البضاعة ، إذا أدى تأخير وصول البضاعة إلى إتلافها ، إتلافاً مادياً ، أو إذا أدى التأخير إلى بخس قيمتها المالية .

٩٦ — وجدير بالذكر أنه متى كانت وثيقة التأمين البحرى تضمن النتائج المترتبة على أخطار البحر ، فإن ما يصيب البضاعة من تلف مادى هو الذى يضمنه المؤمن ، وعلى هذا فلا يضمن ما قد تتعرض له البضاعة من انخفاض فى قيمتها ، نتيجة السمعة التى لحقتها من جراء تعرضها لخطر من أخطار البحر .

وتطبيقاً لذلك عرض على القضاء الإنجليزى قضية مجمل وقائعهـا ، أنه بمقتضى وثيقة تأمين بحرى على ١٧١١ صندوقاً من الشاى ، وقومت البضاعة بمبلغ معين فى وثيقة التأمين ، وتم التأمين عليها ضد الأخطار المعتادة ، ويضمن المؤمن أيضاً جميع الخسائر الأخرى التى قد تحدث للبضاعة أو لأى جزء منها بسبب أخطار البحر ، على أن المؤمن لا يضمن الأضرار التى تنتج عن الرطوبة أو تغيير الطعم أو اللون أو التعفن ماعدا ما قد يحدث نتيجة الاتصال الفعلى ، بسبب أخطار البحر ، بين البضاعة وماء البحر.

وتعرضت السفينة لجو سيىء مما أدى إلى دخول كمية كبيرة من ماء البحر إليها وترتب على ذلك تلف ٤٤٩ صندوقاً من هذا الشاى ، الذى كان موصوصاً فى أجزاء مختلفة من السفينة ، وذلك نتيجة وصول ماء البحر إلى هذه الكمية أما الكمية الباقية أى ١٢٦٢ ، فقد وصلت سالمة تماماً ، ولم يصبها أى تلف ، ولكنه نتيجة لما لحق بسمعة هذه الشحنة من سوء ، لتعرضها لأخطار البحر، ولكونها جزءاً من البضاعة التى تلفت منها ٤٤٩ صندوقاً بسبب ماء البحر ، بيعت هذه الكمية بمبلغ أقل مما كان يجب أن تباع به . ومع هذا قضت المحكمة بأنه فيما يتعلق بتقدير الضرر ، تجب تجزئة الشحنة ، فالمؤمنون لا يسألون إلا عن التلف الذى لحق ٤٤٩ صندوقاً والتى تلفت فعلا بسبب ماء البحر ،

ولكنه بالنسبة للضرر الذى لحق سمعة الكمية الباقية من شك المشترين بالنسبة لها فإنه لا يعتبر مضموناً بوساطة وثيقة التأمين (١) .

٩٧ – الخلاصة :

تتعرض الأموال المؤمن عليها لعديد من أخطار البحر ، لا يمكن بأى حال وضعها تحت حصر ، لهذا لعله من الأيسر أن نحدد ما لا يدخل فى هذا النوع من أن نحاول حصر هذه الأخطار جميعاً (٢) .

ولا شك أن تحديد مالا يدخل فى أخطار البحر ، لا يتحقق إلا بمحاولة وضع فكرة عامة لأخطار البحر يمكن على ضوئها معرفة عناصر هذا النوع من الخطر ، ويتم على أساسها استبعاد ما لا تنطبق عليه هذه العناصر .

وكانت هذه المحاولة هى ما قمنا به فى هذا الفرع ، برغم أنه من العسير وضع هذه الفكرة العامة لأخطار البحر فى القانون الإنجليزى ، لأننا لا نجدها محددة واضحة فى مؤلفات الفقهاء أو فى أحكام القضاء ، بل إن هذه الفكرة مازالت مضطربة غير مستقرة ولا جلية ، على أننا مع هذا استطعنا أن نستخلص عناصر أربعة لفكرة أخطار البحر ، إذ يجب لتحقق هذه الفكرة ، أن يكون هناك فعل ناشىء عن البحر ، وأن يكون هذا الفعل غير عادى ، أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية ، كما يتعين أن يكون فعلا طبيعياً قهرياً أى غير متوقع ولا إرادى ، وأخيراً أن يكون هناك صلة بين هذا الفعل ، والأشياء المؤمن عليها سواء أكانت هذه الصلة مباشرة أو غير مباشرة ، أى سواء اشترك مع هذا الفعل عامل آخر فى إحداث الخطر ، أو استقل الفعل بإحداثه على ألا يكون الخطر قد نشأ مباشرة عن عامل مستقل إيجابى ، وإلا ترتب على ذلك أن أصبحت فكرة أخطار البحر تشمل كل ما يقع على البحر من

---

(١) قضية Cator V. The Great Western Insurance Company Court of Common Pleas, (1873) ASP. R.M.C. 2, 1873-1876, 90.

(٢) أرنولد المرجع السابق رقم ٨٠١ ص ٧٥٦ .

أخطار ؛ وتصبح بذلك فكرة غير محددة ولا جدوى من بقائها وفصلها عن الأنواع الأخرى من الخطر البحرى . يبقى بعد ذلك أن نقول إنه فى تحديد فكرة أخطار البحر تجب مراعاة توافر هذه العناصر على أن ندخل فى الاعتبار أن تقدير ما إذا كان الضرر قد نتج عن خطر من أخطار البحر أم لا ، إنما هى مسألة واقع يجب أن تقرر استناداً على وجهة النظر التى تتفق والمنطق السليم تبعاً لظروف الحال [1] .

(١) ارنولد المرجع السابق رقم ٨٠٢ ص ٧٥٧ – ٧٥٨ .

المبحث الثانى

أخطار البحر فى القانون الفرنسى

٩٨ — لم يفرق القانون الفرنسى ، كما يفرق القانون الإنجليزى ، بين الأخطار الناشئة عن البحر ، وتلك التى تحدث على البحر ، وإنما يندرج النوعان تحت فكرة واحدة، هى فكرة الأخطار البحرية Fortunes de Mer ، وعلى هذا يتضمن هذا الاصطلاح الأخطار التى قد تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها ، فى أثناء وجودها فى البحر ، سواء أكانت ناشئة عن فعل البحر ذاته ، أم كانت ناشئة عن سبب آخر على أن يكون البحر هو مكان حدوثها .

بيد أنه يلاحظ ، أنه ليست كل الأخطار التى يكون البحر مكان وقوعها ، تدخل تحت اصطلاح أخطار البحر Fortunes de Mer ، ولهذا يتعين أن نحدد المقصود بهذا الاصطلاح ، ثم نعين نطاقه .

٩٩ — تعريف هذا الاصطلاح :

لم يرد اصطلاح Fortunes de Mer فى التقنين التجارى الفرنسى سوى مرة واحدة فى المادة ٣٥٠ بصدد الكلام عن ذكر الأخطار التى يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عنها ، فبعد أن ذكر المشرع عدداً من الأخطار قال فى نهاية المادة « وبصفة عامة كل ما ينشأ عن جميع أخطار البحر الأخرى "et generalement par toutes les autres fortunes de Mer"

والواقع أن هذا الاصطلاح قد سبق وروده فى الأمر الملكى سنة ١٦٨١ ، كما ورد هذا الاصطلاح أيضاً فى وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع فى المادة الثانية منها ، بمناسبة ذكر التأمين ضد كل الأخطار Tous risques ، وفى وثيقة التأمين الفرنسية على السفن فى المادة الأولى عند تعداد الأخطار التى

يضمن المؤمن نتائجها ، إذ ورد هذا الاصطلاح فى نهاية هذا التعداد الوارد فى الفقرة الأولى من هذه المادة .

على أن مجرد ذكر هذا الاصلاح ، سواء فى التقنين التجارى ، أو وثائق التأمين ، لم يكن كافياً لتحديد المقصود منه خاصة أنه ذكر عارياً من كل تعريف .

ولما كان تطبيق المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى ، وكذلك المادة الثانية من وثيقة التأمين على البضائع ، والمادة الأولى من وثيقة التأمين على السفينة يتطلب بالضرورة وضع تعريف لفكرة أخطار البحر فقد حاول الفقه والقضاء تعريف هذا الاصطلاح ، على أن الأخير قد انتهى فى محاولتـــه إلى أن فكرة أخطار البحر تنفر من كل تعريف قانونى لها [١] .

ولم يكن دور الفقه فى الغالب، أكثر إيجابية من دور القضاء بالنسبة لهذه الفكرة إذ نجد فريقاً من رجال الفقه ، يعزف عن محاولة تعريف هذه الفكرة ، مكتفياً بالقول تارة إنه لم يظهر تعريف واف لهذه الفكرة حتى الآن [٢] وترديد عبارة القضاء تارة أخرى من أن هذه الفكرة تنفر من كل تعريف [٣].

كما أن المحاولات التى بذلت من جانب فريق آخر من رجال الفقـــه لتعريف هذه الفكرة لم تأت بتعريف يجمع شـــتاتها، ويوضح على وجه الدقة المقصود منها .

ويرى ريبـــير أن كلمـــة Fortune تثير فكرة الحادث الفجـــائى Cas fortuit الذى يرجع إليها أصل ومعنى هذه الكلمة [٤] .

على أنه ينبه إلى أن المقصود بالحادث الفجائى ، هو ذات المقصود بالقوة القاهرة فليس للتفرقة التى يثيرها بعض الكتاب بين الفكرتين أثرما

---

(١) ريبير فى القانون البحرى ج ٣ رقم ٢٦٤٤ ص ٦١٨ .

(٢) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٦٠ ص ٦٩٢ .

(٣) دى سميه ج ١ رقم ٢٣١ ص ٢٥٠ .

(٤) ريبير فى الوجيز رقم ٦٧٠ ص ٤١٤ .

فى هذا المجال . كما أنه يدخل فى مفهوم القوة القاهرة فعل الغير المسئول عن الضرر[١] ، وغنى عن الذكر أن فعل المستأمن ذاته لا يعتبر كذلك .

كما أن أخطاء الربان والبحارة لا تعتبر من الأخطار البحرية ، إذ أنها مستثناة أصلا من الأخطار التى يضمن التأمين البحرى نتائجها ، وذلك بمقتضى المادة ٣٥٣ من التقنين التجارى[٢] .

وعلى هذا فانه يقصد بهذا الاصطلاح ، كل الحوادث القهرية التى يمكن أن تصيب السفينة أو البضاعة فى أثناء رحلة بحرية[٣] .

أما الأستاذان ليون كان ورينو ، فإنهما يريان أن المقصود بهذه الفكرة الحوادث التى تقع فى البحر والتى قد تنتج إما عن فعل الطبيعة ، أو عن فعل الإنسان[٤] ، ولا يشترط أن يكون البحر هو سبب الكارثة ، وإنما يكفى بصفة عامة أن يكون هو مكان الحادث حتى يصبح المؤمن مسئولا فى مواجهة المستأمن[٥] .

١٠٠ — نطاق هذه الفكرة :

الأخطار البحرية هى إذن تلك الأخطار التى تربطها بالبحر صلة مكانية بصرف النظر عن وجود علاقة سببية بينهما ، وتتميز هذه الأخطار بأنها ذات صفة قهرية (Fortuit) .

ويقتضينا بحث هذه الصفة المميزة لأخطار البحر فى القانون الفرنسى

---

(١) ريبير القانون البحرى رقم ٢٦٤٣ ص ٦١٧ .

(٢) نقض فرنسى فى ١٦ يناير ١٩٣٤ دور — ٧ — ٣١٢ وتعليق André Morillot ص ٣١٩ .

(٣) ريبير القانون البحرى رقم ٢٦٤٤ ص ٦١٨ .

(٤) وقد قضت محكمة بوردو فى ١٨ نوفمبر ١٨٦٧ بأن ثورة الركاب على ظهر السفينة والتى استتبعت هلاك السفينة تعتبر من أخطار البحر Fortune de mer يسأل عنها المؤمن ، دالوز — ١٨٦٨ — ٢ — ٥٧ .

(٥) ليون كان ورينو جـ ٦ المرجع السابق رقم ١٢٢٠ ص ٣٣٧ .

أن نتعرض باختصار لهذه الفكرة كما يعرفها عقد النقل البحرى ، إذ أن هذه الفكرة عرفت بشكل أوسع فى مجال النقل البحرى .

وتثور فكرة أخطار البحر ، فى مجال النقل البحرى بصدد دراسة أسباب إعفاء الناقل البحرى من المسئولية ، إذ تعتبر أخطار البحر أهم أسباب إعفاء الناقل .

وقد تضمنت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التى عقدت فى بروكسل سنة ١٩٢٤ ، النص فى مادتها الرابعة فقرة ٢ جـ٣ على أن «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها » وقد استخدم النص الفرنسى عبارة Des Périls, dangers ou accidents de mer

والمفهوم أن هـــذه العبارة تعنى أخطار البحر fortunes de mer كما يعرفها القانون الفرنسى ، وقد استخدم النص أكثر من كلمة للتعبير عن فكرة أخطار البحر ، حتى يوفق بين الاتجاهات المتعارضة للدول المتعاقدة، وعلى وجه الخصوص الاتجاه الإنجليزى والاتجاه الفرنسى .

وعبارة « مخاطر البحر أو حوادثه» قد أضيفت إلى النص فى مؤتمر لاهاى بناء على طلب مندوب المجهزين الإنجليز السيد نورمان هل ، وذلك بحجة الاحتفاظ بالتعبير التقليدى الذى درج المجهزون الإنجليز على أن يضمنوه سندات الشحن التى يصدرونها [١] .

وعندما صدر فى فرنسا القانون الخاص بنقل البضائع بحراً ، والصادر فى ٢ إبريل سنة ١٩٣٦ تضمنت المادة الرابعة من هذا القانون ، حالات إعفاء الناقل من المسئولية وجاء فى نص الفقرة الثالثة من هذه المادة ، إعفاء الناقل ،

---

(١) راجع فى ذلك رسالة الدكتور عبد الرحمن سليم « شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن » ، الاسكندرية سنة ١٩٥٦ ، ص ٣٤٢ .

إذا نشأ الضرر عن فعل يعتبر حادثاً فجائياً أو قوة قاهرة Des faits Constituant un Cas fortuit ou de force majeure وقــد أدى هــذا النص إلى انقســام الفقه الفرنسى إلى فريقين ، الفريق الأول يرى أنه إذا كانت المعاهدة تعتبر أخطار البحر فى حد ذاتها سبباً لإعفاء الناقل، فإن صياغة نص المادة الرابعة من قانون سنة ١٩٣٦ تؤكد الأخذ بمعنى أكثر ضيقاً ، إذ يجب أن يكون الحادث الذى يؤدى إلى الإعفاء غير ممكن دفعه Insurmontable وغير ممكن توقعه Imprévisible فى الوقت نفسه .

أما الفريق الثانى ، فيرى على العكس أن المشرع فى قانون سنة ١٩٣٦ لم يقصد سوى أن يدخل أحكام معاهدة بروكسل فى القانون الداخلى ، وعلى هذا فإن عبارة « الحادث الفجائى أو القوة القاهرة » التى استخدمها القانون يكون لها معنى أوسع من المعنى الذى يعرفه القانون المدنى ، وهذا ما يبرر فى نظر هذا الفريق الذاتية الخاصة التى يتمتع بها القانون البحرى ، وعلى هذا تكون أخطار البحر دائماً مسألة قوة قاهرة ولو كانت متوقعة (١) .

ويبدو أن القضاء يميل إلى الرأى الأول، إذ تشترط أغلب الأحكام فى تطبيق أحكام قانون سنة ١٩٣٦ ، الشروط التى يتطلبها القانون المدنى لحالة القوة القاهرة (٢) .

---

(١) راجع هذا العرض فى مقال Emo (P) بعنوان A Propos de la fortune de mer منشور فى D. M. F. سنة ١٩٥٦ ص ٥٧٥ .

(٢) محكمة Rouen التجارية فى ٥ ابريل ١٩٥٠ D. M. F. ـ ١٩٥٠ ـ ٤٠٠ وتعليق Marais ص ٤٠٤ ، استئناف مونبلييه في ١٤ نوفمبر ١٩٥١ D. M. F. ـ ١٩٥٢ ـ ٨٧ ، استئناف مدغشقر فى ٢١ مارس سنة ١٩٥٦ D. M. F. ـ ١٩٥٧ ـ ١٥٧ ، المدين التجــارية فى ٢٨ فبراير ١٩٥٦ D.M.F. ـ ١٩٥٧ ـ ١٦٥ ، استئناف اكس فى ٢ ابريل ١٩٥٧ D. M. F. ـ ١٩٥٧ ـ ٥٤٣ ، اســتئناف اكس فى ١٧ اكتوبر ١٩٥٨ D.M.F - ١٩٥٩ ـ ١٥٦ .

ويعرف فقهـــاء القانون المدنى القوة القاهرة بأنها الاستحالة المطلقة التى تنتج عن عقبة يستحيل بالنسبة للكافة دفعها ، مثـــال ، ذلك الصاعقة أو العاصفة [1] .

ويشترط لكى تكون هناك قوة قاهرة أن تكون ناتجة عن :

(١) سبب أجنبى لا يد للمدين فيه . (٢) سبب لا يمكن تفاديه inévitable ، أو توقعه Imprévisible . (٣) سبب لا يمكن دفعه Insurmontable [2].

وتؤكد أحكام القضاء الأخذ بهذه النظرة ، إذ حكم بأن الأضرار التى تترتب على العاصفة لا تؤدى إلى إعفاء الناقل من المسئولية إلا إذا توافرت لها صفتا عدم التوقع ، وعدم امكان دفعها ، حتى يمكن أن تعتبر قوة قاهرة [3] أما العاصفة التى يتوقع حدوثها ، خاصة إذا كانت نشرة التوقعات الجوية قد أعلنت عنها ، والتى يفترض أن الربان قد اطلع عليها قبل إبحاره ، فإنها لا تكون قوة قاهرة بالمعنى الذى يتطلبه قانون ٢ إبريل سنة ١٩٣٦ [4] ، وتكون العاصفة غير متوقعة إذا كانت ذات عنصر استثنائى[5] .

---

(١) Colin et Capitant : Traité de droit Civil, refondu par De La Morandière, t. II, Paris 1959, No. 848, p.471

(٢) كولان وكابيتان المرجع السابق رقم ٨٥١ و ٨٥٢ و ٨٥٣ ، ص ٤٧٣ و ٤٧٤ .

(٣) السين التجـــارية فى ٨ فبراير ١٩٥٢ D.M.F. ـ ١٩٥٣ ـ ١٦٧ ، الجزائر التجارية فى ٢ فبراير ١٩٥٩ D. M. F. ـ ١٩٥٩ ـ ٦١٨ ، نقض مدنى فى ٢١ يناير ١٩٥٩ D. M. F. ـ ١٩٥٩ ـ ٢٧٤ .

(٤) استئناف الجزائر فى ٢٠ مارس سنة ١٩٥٣ D.M.F. ـ ١٩٥٣ ـ ٤٤١ .

(٥) الجزائر التجارية فى ١ يونيو ١٩٥٣ D.M.F. ـ ١٩٥٣ ـ ٥٨٧ ، استئناف اكس فى ٢١ أكتوبر ١٩٥٨ D. M. F. ـ ١٩٥٩ ـ ٧٣٢ ، الهافر التجارية فى مايو ١٩٥٣ D.M.F. ـ ١٩٥٣ ـ ٧٠٧ ، استئناف باريس فى ٣ مارس ١٩٥٧ D.M.F. ـ ١٩٥٧ ـ ٤٧٣ ، السين التجارية فى ١٩ نوفمبر ١٩٥٢ D.M.F ـ ١٩٥٣ ـ ٢٠١ .

أما إذا كان من الممكن تفادى النتائج التى قد تترتب على حدوث العاصفة باتخاذ الاحتياطات اللازمة مقدماً ، فإنها لا يمكن أن تكون بالتالى حالة قوة قاهرة [1] .

بل تذهب بعض الأحكام إلى تطبيق هذا المعيار ، حتى بالنسبة لمعنى أخطار البحر فى معاهدة بروكسل ، فلا يعفى الناقل من المسئولية وفقاً للمادة الرابعة من هذه المعاهدة ، إذا كان الخطر متوقعاً [2] ، ويتساوى عدم معرفة سبب الكارثة مع عدم توقع الخطر ، وعلى هذا حكم بأن الحريق الذى يحدث على ظهر السفينة دون معرفة سببه يعتبر من أخطار البحر ويعفى الناقل وفقاً لمعاهدة بروكسل [3] .

١٠١ ــ نقد مسلك القضاء :

على أن موقف القضاء ، من محاولته تطبيق المعيار الذى يحدده القانون لفكرة القوة القاهرة بالنسبة لأخطار البحر ، قد لاقى هجوماً من بعض الكتاب . إذ ذهب البعض ، أنه بالنسبة لعنصرى القوة القاهرة ، عدم إمكان تفاديها أو دفعها ، وعدم إمكان توقعها ، فانهما يثيران فى الواقع صعوبات عملية ، على أن العنصر الأول قد لايثير أحياناً صعوبات خاصة إذ أنه من المتفق عليه أن الحادث لا يكون قوة قاهرة إلا إذا كان من المستحيل تفاديه أو دفعه سواء هو فى ذاته ، أو بالنسبة لنتائجه ، والمعيار الذى يطبق فى هــذه الحالة هو معيار الرجل المعتاد .

إلا أن الأمر ، على عكس ذلك ، يدق كثيراً بالنسبة لعنصر عدم التوقع إذ أن كل حادث مهما كان غير عادى واستثنائى ، يمكن دائماً للعقل البشرى

---

(١) استــــــئناف Rouen ١٥ أبريل ١٩٥٤ D. M F. ــ ١٩٥٤ ــ ٤٦٩ وتعليق Grandmaison على هذا الحكم ص ٤٧٣ .

(٢) استئناف Rouen فى ١٦ مايو ١٩٥٣ D. M. F. ــ ١٩٥٣ ــ ٦٨٣ .

(٣) مارسيليا التجارية فى ٤ مارس ١٩٥٨ D. M. F. ــ ١٩٥٩ ــ ٤٢٣ .

أن يتوقعه ويكون مؤدى ذلك أن حاله القوة القاهرة بالمعنى الذى يتطلبه القضاء لا يمكن أن تقوم أبداً (١) .

والواقع أن مسلك القضاء قد يؤدى فى النهاية إلى القضاء على فكرة أخطار البحر ، وبالتالى إلغاءالإعفاء الذى قرره القانون للناقل من الناحية العملية ، كما يؤدى هذا المسلك كذلك ، إلى عدم مسئولية المؤمن عن أخطار البحر إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن ضمان النتائج المترتبة عليها ، ويتحمل المجهز وحده فى النهاية أخطار البحر الأمر الذى تأباه العدالة .

إذ أنه متى وجدت السـفينة فى البحر ، فإنه من المتوقع أنها قد تقابل عاصفة أو حادثاً ملاحياً ، فاذا ما طبقنا معيار القانون المدنى على القانون البحرى ، فإن هذا سيسىء كثيراً إلى مركز المجهزين الفرنسيين بالنسبة لغيرهم من المجهزين فى الدول الأخرى، التى لا تمكن أن تأخذ محاكمهم بمعيار القانون العام فى هذا المجال (٢) . وقد خالفت قلة من أحكام القضاء الاتجاه العام الذى يأخذ به القضاء الفرنسى بالنسبة لفكرة أخطار البحر ، ولم تشترط لإعفاء الناقل من المسئولية بسبب خطر من أخطار البحر أن يكون هذا الخطر حادثاً غير متوقع (٣).

وحكم أيضاً ، أن الجو السىء يعتبر حادثاً عادياً ومتوقعاً فى المجال البحرى ولا يستطيع الناقل أن يتمسك بالقوة القاهرة إلا بإثبات العاصفة الاستثنائية ، التى يمكن أن تكوّن فقط حالة القوة القاهرة (٤) .

---

(١) مقال Emo السالف الاشارة اليه وتعليق Grandmaison على حكم محكمة الهافر التجارية فى ١١ سبتمبر ١٩٥٣ D.M.F. ـ ١٩٥٤ ـ ٤٣ .

(٢) انظر مقال Legendre (C.) بعنوان Le peril de mer en droit Français منشور فى D. M. F. ـ ١٩٥٥ ـ ٣٢٣ .

(٣) استئناف Rouen فى ٢٨ مايو ١٩٣٠ ملحق دور ـ ٨ ـ ٢٩٨ .

(٤) السين التجارية فى ٢ نوفمبر ١٩٥٣ D. M.F. ـ ١٩٥٤ ـ ١١٧ .

من كل ما سبق نخلص إلى أنه لا يمكن اعتماد معيار القانون المدنى فى حالة القوة القاهرة بالنسبة لفكرة أخطار البحر فى القانون الفرنسى ، إذ أن تطبيق هذا المعيار يؤدى فى النهاية إلى القضاء المبرم على هذه الفكرة ، ويتعين بالتالى أن نفهم فكرة أخطار البحر على نحو مغاير تماماً لفكرة القوة القاهرة فى القانون المدنى ، ففى نطاق القانون البحرى يجب عند تفسير فكرة القوة القاهرة أن نأخذ فى الاعتبار ما يتفق مع طبيعة الأشياء ، إذ أن السفينة لا تواجه طبعاً سوى الأخطار المتعلقة بالملاحة البحرية ، وعلى هذا فإن توقع حدوث العاصفة مثلا لا ينفى عدم توقع نتائجها والآثار التى قد تترتب عليها[1] .

وعلى هذا يكفى فى هذا الصدد أن يكون الحادث غير عادى ، وله صفة استثنائية من ناحية ، ومن ناحية أخرى نرى مع Legendre أنه يجب أن يقصد بتوقع الحادث فى نطاق هذه الفكرة « رؤية واقعة محققة مقدماً ، واتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادى نتائجها الضارة »[2].

١٠٢ ــ أخطار البحر فى مشروع القانون الفرنسى :

وقد نصت الفقرة الأولى من نص المادة التاسعة من مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى ، على تعداد للأخطار التى يضمن التأمين البحرى نتائجها ، ويختلف هذا النص بالنسبة لنوع الأخطار التى يتضمنها عن نص المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الحالى ، ومن حيث أن نص المشروع قد استبعد الأخطار الحربية المذكورة فى النص الحالى من ناحية ، ومن ناحية أخرى قد أضاف المشروع نوعاً جديداً إلى الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها هو خطر الانفجار Explosion .

على أن ما يهمنا إبرازه من وجه اختلاف بين النصين فى هذا المجال هو إضافة المشروع فى نهاية تعداد هذه الأخطار ، عبارة أخرى إلى العبارة

(١) دى سميه المرجع السابق ج ١ رقم ٢٣٣ ص ٢٥١ .

(٢) مقال Legendre السالف الاشارة اليه .

المذكورة فى النص الحالى إذ جاء فى نهاية الفقرة الثانية من المادة التاسعة من المشروع وبعدتعداد الأخطار المضمونة هذهالعبارة: " et generalement par toute fortune de mer ou événement de force majeure "

وبهذا يتبين لنا أن المشروع قد أضاف عبارة « أو أى حادث يعتبر قوة قاهرة » بعد عبارة « وبصفة عامة بسبب أى خطر من أخطار البحر » وهى العبارة التى يتضمنها النص الحالى .

ويبدو أن المشروع أراد أن يؤكد ما جاء فى قانون ٢ إبريل ١٩٣٦ من المساواة بين فكرة أخطار البحر ، وحالة القوة القاهرة ، وعدم ضمان التأمين لنتائج أخطار البحر إلا متى توفرت لها شروط القوة القاهرة .

١٠٣ ـ اخطار البحر بين النقل البحرى والتامين البحرى :

يعفى الناقل البحرى من تحمل الأضرار التى تترتب على وقوع خطر من أخطار البحر ، سواء فى ذلك عمليات النقل التى تخضع لأحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٤ التى تنص على هذا الإعفاء فى مادتها الرابعة (الفقرة الثانية بند ج) ، أم عمليات النقل التى تخضع لقانون ٢ إبريل سنة ١٩٣٦ (المادة الرابعة فقرة ٣) .

بيد أن مالك البضاعة عندما يقوم بالتأمين على بضاعته فى أثناء نقلها بحراً ، فانه يحرص بصفة أساسية على أن تتضمن وثيقة التأمين البحرى الأخطار التى يعفى منها الناقل البحرى ، وبهذا فان الأخطار التى تفلت من نطاق مسئولية الناقل البحرى تدخل فى نطاق مسئولية المؤمن البحرى ، وأهم هذه الأخطار على الإطلاق هى أخطار البحر .

ومع ذلك فان أخطار البحر ذاتها ، قد تفلت أيضاً من نطاق مسئولية المؤمن البحرى ، ويمكن تصور هذا الفرض إذا عقد التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية ما عدا بعض الأخطار وهو ما يعرف فى العمل

باسم Franchise d'avaries particulière sauf [1] وهـذا النوع من التأمين لا يسأل المؤمن فيـه ، سوى عن أحوال الخسارة العمومية ، والأحوال التى تجيز التخلى فى التأمين ، وبعض الأخطار التى يترتب عليها حدوث خسارة خصوصية ، وهى الأخطار المستثناة صراحة من شرط الإعفاء من هذا النوع من الخسارة .

فإذا تصورنا بضاعة تخضع لهذا النوع من التأمين ، ولم تكن أخطار البحر من بين الأخطـار المنصوص على ضمان الخسارة الخصوصية التى قد تترتب على وقوعها ثم حدث أن تعرضت البضاعة لخطر من أخطار البحر أدى إلى إلحاق خسارة خصوصية بها ، فإن الناقل البحرى لن يكون مسئولاً عن هذه الخسارة ، سواء وفقاً لمعاهدة بروكسل أو وفقاً للقانون الداخلى ، وكذلك يعفى المؤمن البحرى من تحمل هـذه الأخطار وفقاً للتـأمين F. A. P., Sauf ، طالما أن أخطار البحر ليست من الأخطار المذكورة فى وثيقة التأمين بعد كلمة " Sauf " وعلى هذا يتحمل مالك البضاعة وحده عبء هذا الخطر فى النهاية [2] .

١٠٤ ـ الخلاصـة :

يبين من كل ما سبق أن فكرة أخطار البحر Fortunes de mer فى القانون الفرنسى تختلف اختلافاً جوهرياً عن الفكرة التى يعرفها القانون

---

(١) ويرمز لهذا النوع من التأمين فى العمل بالحروف F. A. P. , sauf

(٢) ليس هذا الفرض نظريا بحتا ، اذ حكمت محكمة السين التجارية فى ١٣ ديسمبر ١٩٢٣ ، أنه اذا كان التلف قد لحق البضاعة نتيجة خطر من أخطار البحر بسبب سوء الأحوال الجوية ، فانه اذا لم يثبت خطأ الربان أو المجهز فان المستأمن لا يجديه الرجوع على المؤمنين ، اذا كانت وثيقة التأمين قد تمت وفقـا لشرط الاعفاء من الخسـارة الخصوصية ما عـدا بعض الأضرار المنصوص على ضمانها صراحة فى الوثيقة ، اذا كان الضرر محل النزاع لا يمكن ادخاله فى أى نوع من الأنواع التى تضمنتها الوثيقة ، انظر ملحق دور ـ ٢ ـ ٢٢١ .

الإنجليزى ، إذ يكفى فى القانون الفرنسى أن تقع الأضرار للشىء المؤمن عليه فى البحر سواء أكان هو السبب المباشر لحدوثها ، أم كان لا تربطه بهذه الأضرار سوى صلة المكان ، بينما يقصد بهذه الفكرة فى القانون الإنجليزى تغطية الأضرار التى تنشأ عن البحر ، أى التى يكون البحر سبباً مباشراً لها [١].

وقد حكم القضاء الفرنسى بناء على هذا بأنه إذا كان عقد التأمين البحرى قد تضمن شرطاً بمقتضاه أن الأضرار التى تحدث للبضاعة تضمن وفقاً للقانون الإنجليزى ، فإن المؤمن لا يضمن سوى الأضرار التى تنتج عن خطر من أخطار البحر ، أى الأخطار التى تنشأ عن الفعل القهرى للبحر ، وعلى هذا تستبعد الأخطار التى لا تعد كذلك ، والتى ليست سوى أخطار حدثت على البحر [٢] .

بيد أنه إذا كان القانون الفرنسى يختلف عن القانون الإنجليزى من هذه الناحية ، فإنهما يلتقيان من حيث وجوب أن تكون أخطار البحر حالة من حالات القوة القاهرة[٣] ، فلا يتضمن هـــذا الاصطلاح الأخطار العادية للملاحة التى يجب أن تقاومها الأشياء المؤمن عليها ، وكذلك لا يدخل فى مفهوم هذه الفكرة استهلاك السفينة بالاستعمال ، الذى يعتبر نتيجة طبيعية لاستغلالها ، وبعبارة أخرى لايستجيب المؤمن للفعل العادى للرياح والأمواج[٤].

١٠٥ — ويأخذ التقنين البحرى المصرى بمذهب القانون الفرنسى فى فكرة أخطار البحر ، إذ بعد أن ذكرت المادة ١٩٢ منه بعض الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها قالت: «أو بسبب أى حادثة من الحوادث البحرية الأخرى . . . . »

---

(١) Bessé المرجع السابق ، رقم ٢٧ ص ٢٠ .

(٢) مارسيليا التجارية فى ١٢ مايو ١٩٣١ ملحق دور ـ ٩ ـ ٣٠٤ وانظر حكما مماثلا لمحكمة الاستئناف المختلطة فى ٢١ مايو سنة ١٩٢٤ Gaz السنة ١٤ ص ٢٦٢ رقم ٤٠١ .

(٣) راجع ما سبق رقم ٨٩ وما بعده .

(٤) دى سميه جـ ١ رقم ٣٠١ ص ٣١٦ .

وينعقد إجماع الفقه المصرى فى تعريفهم لفكرة أخطار البحر ، بناء على نص المادة ١٩٢ من التقنين البحرى ، على تبنى نظرية القانون الفرنسى ، من أن أخطار البحر ، هى الأخطار التى تنشأ عادة بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها فى البحر (١) ، أو هى كما يعرفها ريبير ، الحوادث القهرية أو الجبرية التى يمكن أن تصيب السفينة والبضائع فى أثناء الرسالة البحرية (٢) وأنه لا محل للتفرقة بين الخطر الذى يحدث بسبب البحر أو الذى يحدث على البحر(٣) .

ويلاحظ أن وثيقة التأمين البحرى التى يسير عليها العمل فى الجمهورية العربية المتحدة ، تأخذ بفكرة أخطار البحر كما يعرفها القانون الإنجليزى ، إذ ورد اصطلاح Perils of the sea فى النسخة الإنجليزية من الوثيقة ، وترجمت فى النسخة العربية إلى أخطار البحار . ولما كانت وثيقة التأمين البحرى التى يعتمدها العمل لدينا هى بذاتها وثيقة اللويدز ، كما أن الشروط التى يتم التأمين وفقاً لها هى شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، فإن تفسير اصطلاح أخطار البحار فى الوثيقــة المصرية يجب أن يفسر وفقاً للقانون الإنجليزى (٤) .

---

(١) على يونس ، القانون البحرى ١٩٦٣ رقم ٣٩٦ ص ٤٤٨ .

(٢) مصطفى كمال طه المرجع السابق رقم ١٠٨٦ ص ٩٩١ .

(٣) على جمال الدين عوض القـــانون البحرى ، ج ٢ – ١٩٦٢ رقم ١٤٠ ص ٩٦ ولم يغير مشروع القانون البحرى الجديد فى هذا النص تغييرا جوهريا (م ٢٨٥) .

(٤) راجع ســـابقا رقم ١٢ ودروس الأستاذ مولر ، سابق الاشارة اليها ص ٩ وحكم محكمة الاستئناف المختلطة فى ١٢ مايو سنة ١٩٢٤ Gaz السنة ١٤ ص ٢٦٢ رقم ٤٠١ .

الفرع الثانى

الأخطار التى تحدث على البحر

١٠٦ ـ تمهيد :

نهدف أساساً من دراستنا فى هذا الفرع أن نحدد نطاق تطبيق أحكام التأمين البحرى بالنسبة للأخطار البحرية الأصلية ، أى تلك الأخطار التى ينطبق عليها أحكام التأمين البحرى بصفة أصلية لا بطريق الامتداد[1] .

وقد خصصنا الفرع السابق لدراسة أخطار البحر باعتبارها أهم أنواع الخطر البحرى ، ورأينا أن القانون الفرنسى يقصد من هذا الاصطلاح كل أنواع الخطر البحرى ، أى سواء أكان الخطر ناشئاً عن البحر ذاته أم كان مجرد خطر قد وقع فى أثناء وجود الشىء المؤمن عليه فى البحر ، ولو لم ينشأ عن البحر مباشرة ، وذلك على عكس القانون الإنجليزى الذى يقصر هــذا الاصطلاح على الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر بحيث يشمل اصطلاح الخطر البحرى إلى جانب أخطار البحر أنواعاً أخرى من الخطر ، تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها فى أثناء وجودها فى البحر .

وقد يثور التساؤل حول ما إذا كان كل ما يحدث على البحر من أخطار يعتبر خطراً بحرياً ، أم أن اصطلاح الخطر البحرى يجب أن يقتصر على أنواع معينة من الأخطار التى تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها فى أثنــاء وجودها فى البحر ؟ .

---

(١) راجع لاحقا الفصل الثانى من هذا الباب .

وعلى هذا سيكون محور دراستنا فى هذا الفرع تحديد معيار الخطر البحرى ، فنبين فى مبحث أول متى يكون هناك خطر بحرى ، أما المبحث الثانى فنتناول فيه بعض أنواع الخطر ، فنبين ما إذا كانت تعتبر أخطاراً بحرية أصلية أم أنها لا تعد كذلك ، حتى ننتهى إلى المعيار الذى يمكن اعتماده لتحديد الخطر البحرى بصفة أصلية ، وذلك حتى يمكننا أن نفرق بين هذا النوع وبين الخطر البحرى بطريق الامتداد الذى سيكون محلا لدراستنا فى الفصل الثانى .

المبحث الأول

متى يكون هناك خطر بحرى ؟

١٠٧ ــ تعريف :

يعرف أرنولد الخطر البحرى Maritime Peril بالخطر الذى يكون ناشئاً عن الملاحة فى البحر أومرتبطاً بها ، ويعتبر كذلك ، أخطار البحر والحريق والأخطار الحربية والقرصنة والسرقة والأسر والرمى وخيانة الربان أو أفراد الطاقم وجميع الأخطار الأخرى التى تعتبر من نفس النوع ، والتى قد تعين فى وثيقة التأمين البحرى [١]. وهذا هو ذات تعريف قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ فى مادته الثالثة . معنى هذا إذن ، أنه يجب حتى يكون هناك خطر بحرى ، أن توجد ثمة علاقة بين الخطر والملاحة البحرية ، بمعنى أن كل ما ينشأ عن الملاحة البحرية من أخطار يعتبر أخطاراً بحرية ، سواء أكانت ناشئة مباشرة عن البحر ، أم لم تكن كذلك طالما يربطها بالملاحة صلة تبعية ، فأخطار البحر إذن ليست سوى نوع من أنواع الخطر البحرى ، الذى يشملها كما يشمل كل ما ينشأ عن الملاحة البحرية من أخطار .

فالمؤمن البحرى يضمن إذن كل الأضرار التى تحدث للأشياء المؤمن عليها فى أثناء عملية النقل البحرى ، ما لم يكن الضرر ناشئاً عن خطر لا يضمن المؤمن نتائجه بحكم القانون أو بناء على اتفاق طرفى التأمين [٢] .

---

(١) راجع أرنولد المرجع السابق رقم ١ ص ٣ ، ٤ . ويقترب من هذا التعريف فى هذا المضمار تعريف Mullins ، راجع مؤلفه Marine Insurance Digest تحت كلمة Maritime Perils كامبردج .U.S.A سنة ١٩٥٩ ص ١٥٧ .

(٢) تحكيم بلجيكى فى ٣٠ أكتوبر ١٩٢٩ دور ــ ٢٢ ــ ١٦٥ .

ويجدر بنا أن نلاحظ فى هذا الصدد أن تعريف الخطر البحرى ، بأنه الخطر الناشئ عن الرحلة البحرية ، يتفق عليه كل من القانون الإنجليزى ، والقانون الفرنسى ، إذ يرى الفقه الفرنسى أن الخطر البحرى Risque de Mer هو الخطر الذى يمكن أن يحدث فى أثناء رسالة بحرية[1]، أو بعبارة مماثلة فى أثناء الملاحة البحرية أو عملية النقل البحرى [2] .

١٠٨ — بيد أنه يلاحظ كما أسلفنا القول [3] أن القانون الفرنسى لا يعرف سوى فكرة واحدة للخطر البحرى فهو لا يفرق بين أخطار البحر والأنواع الأخرى من الخطر البحرى ، عكس الحال فى القانون الإنجليزى الذى يعرف هذه التفرقة فأخطار البحر ليست إلا نوعاً من أنواع الخطر البحرى Maritime Perils ، ويعرف الخطر البحرى بأنه الخطر الذى يكون ناشئاً عن الملاحة البحرية [4] سواء أكان من أخطار البحر ، أم كان من الأخطار التى تحدث فقط على البحر .

أما فى القانون الفرنسى ، فإن اصطلاح الخطر البحرى يشمل الفكرتين معاً. لهذا قد يستعمل للدلالة على هـــذا الاصطلاح أكثر من عبـــارة فقد يقال risque maritime أو risque de mer ، ولكن عبارة Fortune de mer هى الشائعة الاستعمال وتستعمل للدلالة على أخطار البحر ، وجميع الأخطار البحرية الأخرى . وقد ذهب رأى إلى أن هذا الاصطلاح يقصد به حالات القوة القاهرة التى تنشأ عن البحر Par mer ويقترب هذا التعريف من فكرة أخطار البحر التى يعرفها القانون الإنجليزى ، على أن Liard يعارض

---

(١) رسالة Louge سالف الاشارة اليها ص ٤ وما بعدها ، ريبير القانون البحرى ج ٣ رقم ٢٦١٤ ص ٥٩٢ .

(٢) رســـالة Selmer السالفة الاشارة اليهـــا ص ٧ ، دانجون ج ٤ رقم ١٥٥٢ ص ٤٢٦ ، ص ٤٢٧ .

(٣) راجع سابقا رقم ٨٨ .

(٤) راجع سابقا رقم ١٠٧ .

بشدة هذا الرأى ويرى أنه يضيق جداً من فكرة الخطر البحرى ، فاصطلاح الخطر البحرى كما يشمل الأخطار التى تنشأ عن البحر مثل (الغرق ، الجنوح) فإنه يشمل أيضاً الأخطار التى تحدث على البحر Sur mer ولكنها ترجع إلى فعل الإنسان (مثل التصادم والإلقاء فى البحر) أو إلى حادث فجائى (مثل الحريق) أو إلى فعل الأعداء . وعلى هذا يجب أن يفهم من اصطلاح الخطر البحرى ، أى خطر أياً كانت طبيعته يمكن أن يحدث فى أثناء رسالة بحرية[1] .

وقد حكمت محكمة مارسيليا التجارية ، بأن المؤمن يكون مسئولاً عن الأضرار التى تصيب البضاعة والناشئة عن أى خطر بحرى ، ولا يقصد بهذا الخطر فقط ما ينشأ عن البحر وإنما أيضاً كل ما يحدث فى أثناء الرحلة البحرية مالم يكن ناشئاً عن عيب ذاتى فى البضاعة . وحددت المحكمة متى تبدأ الرحلة البحرية بالنسبة للتأمين على البضاعة ، بقولها إنها تبدأ منذ يوم شحن البضاعة على السفينة أو على القوارب التى تنقلها إلى السفينة حتى يوم تفريغ هذه البضاعة على الأرض ، فإذا حدثت الأضرار للبضاعة المؤمن عليها قبل نهاية الرحلة كان المؤمن مسئولاً عن هذه الأضرار [2] .

١٠٩ — ويجب أن نلاحظ هنا أنه لا يدخل فى مفهوم الخطر البحرى ، كل ما ينشأ فى أثناء الرحلة البحرية ، فليست جميع الأضرار التى تلحق الأشياء المؤمن عليها فى أثناء الرحلة البحرية تعتبر ناشئة عن خطر بحرى ، إذ قد تنشأ هذه الأضرار عن الاستهلاك العادى للشىء بالإستعمال ، أو عن فعل الجرذان أو الهوام . ولكن إذا ترتب على فعل الجرذان أن أصيبت السفينة بأضرار ترتب عليها دخول ماء البحر مما أدى إلى إلحاق التلف بالبضاعة ، فإن المؤمن يسأل عن هذه الأضرار ، إذ يعتبر المؤمن مسئولاً عن كل ضرر ينشأ عن فعل الماء المالح[3] .

---

(١) راجع Liard المرجع السابق ص ١٧٨ .

(٢) مارسيليا التجارية فى ١٠ مايو سنة ١٩٠٥ R.I.D.M. — ٢١ — ٨٦ .

(٣) Keate المرجع السابق ص ٥٨ .

١١٠ – ولا تترتب مسئولية المؤمن فقط عند حدوث ضرر مادى للبضاعة ، بل إن الرحلة البحرية ذاتها تعتبر تماماً مثل الأشياء المؤمن عليها ، محلاً للتامين البحرى ، وعلى هذا إذا فشلت الرحلة البحرية نتيجة تحقق خطر يضمن المؤمن نتائجه وبرغم وصول الأشياء المؤمن عليها سالمة دون تلف ، فإننا نعتبر بصدد ضرر يضمنه المؤمن[١] .

وتطبيقاً لذلك عرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أنه قد شحنت سفينتان بريطانيتان ، ببضاعة مملوكة لتجار بريطانيين ، لبيعها فى ألمانيا وكانت السفينتان فى رحلة من الأرجنتين إلى هامبورج ، عندما نشبت الحرب بين بريطانيا وألمانيا ، وأصبح الاستمرار فى الرحلة أمراً يخالف القانون . وكان مالكو البضاعة قد أمنوا على سلعهم المشحونة على السفينتين بموجب وثيقتى تأمين متماثلتين ، فى الشكل العادى لوثيقة التأمين البحرى ، وكانت من بين الأخطار المضمونة نتائجها ، استيلاء السلطة ، وبعد نشوب الحرب تقررت عودة السفينتين إلى أحد الموانى البريطانية ، وتم ذلك فعلاً ، ثم خزن مالكو البضاعة سلعهم ، وأعلنوا عن رغبتهم فى التخلى عنها للمؤمنين بناء على الهلاك الكلى الحكمى Constructive total loss .

وقد حكمت محكمة الاستئناف بأن القاعدة أنه حيث يؤمن على البضاعة بموجب وثيقة تأمين بحرى من ميناء الشحن حتى ميناء الوصول ، فإن فشل الرحلة نتيجة حجز البضاعة لمدة غير محددة ، وكان هذا الخطر من بين الأخطار المنصوص على ضمان نتائجها ، يخول المالك أن يتخلى عن البضاعة حتى يعوض عن الهلاك الكلى الحكمى[٢]

١١٠م – فالخطرالبحرى إذن لا يشمل فقط ما ينشأ عن البحر من أخطار وإنما ما يترتب على الرحلة البحرية من مخاطر .

---

(١) دوفر التأمين البحرى ، المرجع السابق ص ٣٢٥ .

(٢) قضية Brit ish and foreign Insurance Co. Ltd., V. Samuel Sandy & Co., (1915) 2 K.B., 781., (1916)1A.C.,P.650 وقد أيد مجلس اللوردات هذا الحكم .

على أن القانون قد ينص على استبعاد بعض الأخطار ، أو قد يتفق طرفا التأمين على عدم ضمان ما يترتب على بعض الأخطار من نتائج ، فلا يعني هذا أن تنتفي الصفة البحرية عن هذه الأخطار المستبعدة ، وإنما لا يشملها ضمان التأمين البحري، إذ أن التأمين البحري لا يشمل دائماً كل أنواع الخطر البحري . معنى هذا إذن أن كل ما يكون البحر مكاناً لحدوثه من أخطار تعتبر أخطاراً بحرية بحسب الأصل ، ويلتزم المؤمن البحري بضمان ما يترتب عليها من نتائج ، ولكن يستثنى من ذلك ما يستبعده القانون ، أو الاتفاق من هذه الأخطار .

وقد ذهب رأى متطرف إلى أن الخطر لا يعتبر بحرياً إذا كان يمكن ان يحدث أيضاً على البر [1] ، أى أن الصفة البحرية للخطر لاتصدق عليه ، إلا إذا كان الخطر لا يتصور حدوثه إلا على البحر .

وهذا الرأى لا يمكن التسليم به بأى حال ، إذ أن مؤداه قصر الصفة البحرية للخطر على أخطار البحر ، بالمعنى الذى يعرفه القانون الإنجليزى ، فلا تكون إذن بصدد خطر بحرى ، إذا كان الخطر ناشئاً عن البحر مباشرة ، وليس هذا هو المقصود بالخطر البحرى ، إذ أن أحكام التأمين البحرى بما لها من ذاتية خاصة ، لاتوجد فقط لتطبق على الأخطار الناشئة عن البحر ، وإنما لتطبق على كل خطر يكون البحر مكاناً لحدوثه . إذ أن كل خطر يقع على البحر يكون بسبب مكان وقوعه وظروفه ذا طبيعة خاصة وعنف متميز راجع إلى عزلة السفينة فى البحر المحيط بها [2] .

كما ذهب رأى آخر إلى أن التأمين يعتبر بحرياً كلما كان محله عائمة مخصصة للملاحة البحرية ، فإذا كانت العائمة البحرية تقوم بملاحة نهرية بصفة

---

(١) وهذا هو رأى الاستاذ Brunetti مشار اليه فى مقال Dor (L.) et Choteau (A) : Le Concours de vice propre et du risque couvert dans I'assurance sur facultés, Dor - 21 - 12.

(٢) على جمال الدين عوض المرجع السابق رقم ١٤٠ ص ٩٦ .

تبعية فإنها تكون مغطاة بالتأمين خلال الملاحة النهرية ، هذا إذا تعلق الأمر بتأمين على السفينة ، أما فى التأمين على البضاعة فإنه يعتبر بحرياً إذا شحنت البضاعة على عائمة بحرية [1] .

على أن هذا الرأى منتقد ، ولا يمكن التسليم به ، إذ أن ما يحدد نوع التأمين هو طبيعة الخطر محل هذا التأمين ، وليس الشيء المؤمن عليه ، فالتأمين يعتبر بحرياً كلما كان محله خطراً بحرياً [2] .

وتؤيد محكمة استئناف باريس وجهة نظرنا ، إذ قضت بأن أحكام التأمين البحرى تطبق ، ولو كانت الأشياء محل التأمين ، والتى تنقل بحراً ، لا تخضع لأحكام القانون البحرى ، طالما أن الخطر محل التأمين بحرى ، إذ أن مناط التأمين البحرى يستند فقط على طبيعة الخطر ، بصرف النظر عن الأشياء التى تتعرض له [3] .

لذلك فانه حتى تنطبق قواعد التأمين البحرى بكل مالها من ذاتية خاصة يجب أن يكون محل التأمين البحرى أخطار الملاحة Risque de la navigation [4] وقد ذهب عديد من الأحكام فى فرنسا إلى إبطال عقود التأمين البحرى عندما لا يكون محلها أخطار الملاحة ، تأسيساً على أن عقد التأمين البحرى عندما يغطى أخطاراً أخرى غير أخطار النقل ، يعتبر مخالفاً للنظام العام [5] .

---

(١) ريبير فى الوجيز سنة ١٩٥٦ رقم ٥٩٨ ص ٣٧٥ .

(٢) شوفو فى التأمين البحرى مستخرج من مجلة Juris Classeur سنة ١٩٤٩ رقم ١١ ص ٤ .

(٣) استئناف باريس فى ٢١ يناير ١٩٣٧ دالوز ١٩٣٩ – ٢ – ٣ وتعليق Aubrun على هذا الحكم حيث يرى أن عملية النقل مستقلة تماما عن عقد التأمين وليس التأمين تابعا للنقل. أما أن الشيء الذى يكون محلا للنقل البحرى يكون فى العمل محـــلا للتأمين البحرى ، فلا يجب أن ينسينا أن التأمين مستقل تماما عن النقل ويختلف من حيث أطرافه وموضوعه فليس ما يميز التأمين البحرى هو الأشياء المؤمن عليها وانما طبيعة الأخطار التى يضمنها .

(٤) رسالة Louge السالف الاشارة اليها رقم ٥٦ من ص ٧٢ الى ص ٧٧ .

(٥) لوج ، نفس الموضع ، وريبير ج ٣ رقم ٢٦٠٩ ص ٥٨٩ والأحكام العديدة التى أشار اليها ، وانظر نقض مدنى فرنسى فى ٣ يناير ١٨٧٦ دالوز ١٨٧٦ – ١ – ٨ .

هذا وقد حدد مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى فى مادته الأولى نطاق تطبيق أحكامه ، وذلك بالنص على أن يخضع لأحكام هذا الباب (أى الخاص بالتأمين البحرى) كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية (١) .

١١١ — وقد يثور التساؤل حول ما إذا كان سبب الضرر الذى لحق الشئ المؤمن عليه غير معروف ، فهل يعتبر ذلك الضرر قد تحقق نتيجة خطر بحرى بحيث تنطبق أحكام التأمين البحرى فى هذه الحالة ؟

أجابت محكمة Nantes التجارية عن ذلك بالإيجاب ، إذ قررت المحكمة أنه إذا عقد تأمين بحرى على ناقلة بترول لدى مؤمن بحرى ضد الحريق وتأمين آخر لدى مؤمن حريق ، ثم حدث حريق بسبب غير معروف فإن المؤمن البحرى يكون مسئولاً ، وكذلك يسأل مؤمن الحريق ، ونكون فى هذه الحالة بصدد تعدد تأمينات ينطبق عليه حكم المادة ٣٥٩ من التقنين التجارى ويلتزم المؤمن الذى يكون عقده أسبق فى التاريخ (٢) .

ونحن نؤيد هذا النظر ، إذ أن الأصل أنه متى تحقق الضرر اعتبر ذلك نتيجة خطر من الأخطار التى تشملها وثيقة التأمين ، فإذا ادعى المؤمن عكس ذلك ، عليه أن يثبت أن سبب الضرر خطر من الأخطار التى لا يسأل عنها ، فلا يجوز أن يعترض على هذا الرأى بأن من المحتمل أن يكون الضرر نتيجة تحقق خطر من الأخطار المستبعدة لأن مجرد تحقق الضرر يعنى أن سببه خطر يدخل فى نطاق عقد التأمين ، فإذا ادعى المؤمن عكس ذلك فعليه عبء إثبات ما يدعيه (٣) .

---

(١) وهذا هو نص المادة الأولى من المشروع :
"Est régi par la présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à un voyage maritime"

(٢) Nantes التجارية فى ٢ مارس ١٩٢٥ ملحق دور — ٣ — ٢٨١ .

(٣) راجع ما سيأتى لاحقا عن اثبات الخطر البحرى .

المبحث الثـــانى

الصفة البحرية لبعض أنواع الخطر

١١٢ — رأينا فيما سبق أنه يكون هناك خطر بحرى ، كلما حدث هذا الخطر فى أثناء الرحلة البحرية ، على أنه يجب أن نأخذ فى الاعتبار أن هناك بعض أنواع الخطر قد ثار الشك حول صفتها البحرية . ومن هذه الأخطار ما استقر الرأى على طبيعتها ، ومنها ما لا تزال محل شك حتى الآن . وسنعرض فى هذا المبحث لأهم هذه الأنواع ، فنتكلم أولاً عن خطر الأمطار ثم عن الخطر الذى يكون محلاً لاتفاق إعادة التأمين ، ثم عن خطر إعسار المجهز البحرى أو الشاحن ، وخطر القرصنة والسرقة .

أولا — خطر الأمطـــار

١١٣ — إذا تعرضت البضاعة المنقولة بحراً للأمطار ، بحيث ترتب على ذلك تلف هذه البضاعة كلها أو جزء منها ، فهل يعتبر هذا الخطر بحرياً بحيث يعوض المستأمن عن التلف الذى لحق بضاعته ؟

مامن شك أن هذا التساؤل ، لا يمكن أن يثور ، إلا إذا خلت وثيقة التأمين من ذكر هذا الخطر ، سواء بين الأخطار التى تدخل فى نطاق ضمان المؤمن لنتائجها ، أو بين الأخطار المستبعدة من هذا الضمان ، والراجح أن تخلو وثيقة التأمين من تحديد وضع هذا الخطر . وقد ذهب رأى فى القانون الإنجليزى إلى أن المطر لا يجوز أن يعتبر من أخطار البحر ولا من الأخطار الأخرى المماثلة ، التى تعبر عنها وثيقة التأمين ، بعد سرد الأخطار المضمونة نتائجها بجميع الأخطار الأخرى All other perils بقطع النظـــر عما إذا حدث المطر فى أثناء السير فى البحر ، أو فى أثناء وجود البضاعة على البر ، فى التأمين

وفقاً لشرط « من المخزن للمخزن » أو أى شرط آخر مماثل ، وقد أشار هذا الرأى إلى حكم صادر لمحكمة الاستئناف المختلطة حيث كان النزاع يدور حول تفسر عبارة « وجميع الأخطار الأخرى "and all other Perils" » التى ترد فى وثيقة التأمين البحرى وما إذا كانت تتضمن خطر الأمطار أم لا ، وكذلك ما إذا كان شرط من المخزن للمخزن Warehouse to warehouse clause قضت المحكمة (أولاً) بأن قاعدة الأخطار من نفس النوع ejusdem generis التى تتضمنها عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » فى وثيقة التأمين البحرى ، تغطى فقط الأخطار التى لها صفة بحرية (ثانياً) إن شرط « من المخزن للمخزن » ليس له أثر تغير أو امتداد طبيعة الخطر محل التأمين ، وإنما مجرد امتداد زمان ومكان الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها (1) .

وفى قضية عرضت على القضاء الأمريكى محمل وقائعها أن شحنة أرز قد تلفت نتيجة عاصفة حدثت فى أثناء نقل الشحنة على القوارب ، وأسهمت الأمواج والأمطار فى إحداث هذا التلف ، ورفضت شركة التأمين أن تدفع أى تعويض عن الجزء من الشحنة الذى أتلفته الأمطار فقط ، تأسيساً على أن الأمطار لا تعتبر خطراً بحرياً ، ولكن محكمة إقليم شمال كاليفورنيا رفضت هذا الادعاء وقضت بأن المطر يجب أن يعتبر فى هذه الظروف خطراً بحرياً ، لأن العاصفة هى السبب المباشر للضرر الذى لحق الشحنة (2) .

أما القضاء الفرنسى والبلجيكى فقد اختلفا فى هذا الشأن ، فذهبت بعض الأحكام إلى اعتبار المطر خطراً بحرياً ، يشمله التأمين البحرى ، طالما

---

(1) راجع دوفر فى مؤلفه عن التأمين البحرى المرجع السابق ص ٢٦٩ ، ص ٢٧٠ — والحكم الذى أشار اليه استئناف مختلط فى ٥ مارس ١٩٣٠ دور — ٢٥٢ — ومنشور فى .Bull سنة ٤٢ ص ٣٣٣ .

(2) محكمة اقليم شمال كاليفورنيا فى ٦ أغسطس ١٩٢٤ دور — ٩ — ٣٧٢ .

أنه قد حدث فى أثناء رحلة بحرية ، وعلى المؤمن عبء إثبات زمن حدوث هذا الخطر ، ولكنه يمكن أن يستخلص من قرائن الحال[١] .

وذهبت أحكام أخرى ، إلى عدم جواز اعتبار المطر خطراً بحرياً ، يكون محلاً للتأمين البحرى ، استناداً على أن المطر ليس إلا حالة عادية من حالات الطقس[٢] .

ونرى مع البعض أن المطر يمكن أن يعتبر خطراً بحرياً عندما يخرج عن نطاق التوقع العادى للأمور [٣] ، إذ أنه فى هذه الحالة يمكن أن يصدق عليه وصف الخطر ، فإذا كان المطر حادثاً غير متوقع وحدث فى أثناء الرحلة البحرية ، وترتب عليه إلحاق ضرر بالأشياء المؤمن عليها فإنه يعتبر عندئذ خطراً بحرياً .

أما إذا كان الضرر الذى لحق الأشياء المؤمن عليها من هطول الأمطار جاء نتيجة خطأ من الربان أو البحارة ، ولم يكن هذا الخطأ من الأخطار التى تغطى وثيقة التأمين نتائجها فإن المؤمن البحرى لا يضمن عندئذ ما يترتب على المطر من أضرار للأشياء المؤمن عليها .

ثانيـا ـ اعادة التامين

١١٤ ـ سبق أن عرفنا أن إعادة التأمين هو عقد يبرم بين مؤمن (المؤمن المباشر) ومؤمن آخر (المؤمن المعيد) يقوم المؤمن المباشر فيه بالتأمين على نسبة من الأخطار التى سبق أن قبل تغطيتها ، وذلك لدى المؤمن المعيد[٤].

---

(١) نقض فرنسى (عرائض) فى ٨ نوفمبر ١٩٣٧ ملحق دور ـ ١٦ ـ ٥ واستئناف بروكسل فى ٣١ مارس ١٩٣١ دور ـ ٢٥ ـ ١٢٥ وتحكيم بلجيكى فى ٢٨ سبتمبر ١٩٢٩ دور ٢٢ ـ ١٦٥ .

(٢) دى سميه ج ١ رقم ٢٥٤ ص ٢٦٨ والأحكام التى اشار اليها .

(٣) دى سميه ج ١ رقم ٢٥٤ ص ٢٦٩ .

(٤) راجع سابقا ، رقم ٧٨ .

وكما يجوز لأى مؤمن أن يقوم باعادة التأمين على نسبة من الأخطار التى يغطيها ، فإنه يجوز للمؤمن البحرى ، أن يعيد التأمين على نسبة من الأخطار البحرية التى يقبل تغطيتها ، وعقد إعادة التأمين يعتبر من الناحية القانونية عقداً متميزاً عن عقد التأمين البحرى إذ لا تنشأ أى علاقة مباشرة بين المستأمن والمؤمن المعيد ، فيقتصر عقد إعادة التأمين على تنظيم العلاقة القانونية بين المؤمن المباشر ، الذى يعتبر مستأمناً فى عقد إعادة التأمين ، وبين المؤمن المعيد [1] .

وقد ثار البحث حول ما إذا كان عقد إعادة التأمين البحرى يعتبر تأميناً بحرياً أم أنه لا يعد كذلك .

ويجمع الفقه الفرنسى على اعتبار عقد إعادة التأمين البحرى تأميناً بحرياً تأسيساً على أن الشىء المؤمن عليه فى هذا العقد هو التعويض الذى قد يدفعه المؤمن المباشر للمستأمن حالة وقوع الكارثة . ولما كان الخطر الذى يضمن المؤمن المباشر نتائجه يعتبر بحرياً فإن عقد إعادة التأمين يعتبر بالتالى تأميناً بحرياً [2] إذ يتوقف التزام المؤمن المعيد بدفع مبلغ التأمين على تحقق خطر بحرى ، ولهذا يعتبر موضوع التأمين فى عقـــد إعادة التأمين ، وهو دفع التعويض الذى قد يؤديه المؤمن المباشر للمستأمن معرضاً لأخطار الملاحة البحرية [3]. وقد برر البعض منح الصفة البحرية لعقد إعادة التأمين ، باستقرار العرف على ذلك [4] . على أننا لا نرى هذا المذهب ، ونعتقد أن عقد إعادة التأمين البحرى بما له من استقلال عن عقد التأمين البحرى الأصلى لا يمكن أن يعتبر تأميناً بحرياً إذ أن طبيعة عقد التأمين يجب أن تتحدد بالخطر محل

---

(١) راجع فى استقلال عقـــد اعادة التأمين عن عقد التأمين الأصلى بحث الدكتور عبد الودود يحيى السابق الاشارة اليه ص ٣٨١ .

(٢) شوفو فى التأمين البحرى المرجع السابق رقم ٩١ ص ١٨ .

(٣) ريبير القانون البحرى ج ٣ رقم ٢٥٨٦ ص ٥٧٤ .

(٤) دى سميه ج ١ رقم ٣٦ ص ٦٧ .

هذا العقد ، وليس الخطر محل عقد إعادة التأمين هو الخطر البحرى الذى يضمن المؤمن المباشر فى التأمين البحرى نتائجه ، وإنما هو الخطر الذى يتعرض له المؤمن المباشر نتيجة دفع التعويض الذى يلتزم بدفعه للمستأمن . ويكمن الخطر هنا فى احتمال زيادة التعويضات التى يدفعها المؤمن المباشر للكوارث عن مجموع الأقساط التى حصلها ، وذلك لاختلاف الكوارث التى تتحقق فعلاً فى عددها أو فى جسامتها ، عن القدر الذى دلت عليه الإحصاءات ، والذى على أساسه قدرت الأقساط [1] .

ولما كان وصف التأمين بأنه بحرى ، يتوقف إذن على طبيعة الخطر محل التأمين ، ويعتبر الخطر بحرياً كلما كان ناشئاً فى أثناء رحلة بحرية كما سبق أن بينا [2] وكان الخطر محل إعادة التأمين هو دفع التعويض الذى يلتزم المؤمن المباشر بدفعه إلى المستأمن عند تحقق الكارثة ، فإن هذا الخطر لا يمكن أن يعتبر بحرياً بأى حال .

ولا يمكن أن يقال إن التزام المؤمن المعيد لا ينشأ عن عقد إعادة التأمين بل عن واقعة لاحقة هى تحقق الكارثة فى عقد التأمين الأصلى وهو تأمين بحرى ، وبالتالى تكون الكارثة بحرية ، فالمؤمن المعيد ملتزم من وقت العقد بدفع نصيبه فى تعويض الكارثة المحتملة [3] .

وبرغم تسليم دى سميه بأن طبيعة إعادة التأمين لا تتأثر بطبيعة الخطر محل التأمين الأصلى ، فإعادة التأمين الذى يغطى خطر تعويض يترتب على عقد تأمين على الحياة ، لا يعتبر تأميناً على الحياة ، وإنما هو من قبيل التأمين على الأشياء ، فإنه يرى أن الاستثناء الوحيد على هذه القاعدة هو عقد إعادة التأمين على التأمين البحرى إذ يعتبره العرف دائماً كما لو كان تأميناً بحرياً [4] .

---

(١) عبد الودود يحيى بحثه المشار اليه آنفا ص ٣٧٩ .

(٢) راجع سابقا رقم ١٠٦ وما بعده .

(٣) عبد الودود يحيى ص ٣٧٢ .

(٤) دى سميه جـ ١ رقم ٣٦ ص ٦٧ .

على أننا يجب ألا نتأثر عند الحكم على الطبيعة القانونية لتصرف قانونى معين ، إلا بما يمليه المنطق والاعتبارات القانونية السليمة ، وعلى هذا فإن طبيعة عقد إعادة التأمين كما تعتبر مستقلة عن طبيعة الخطر محل التأمين الأصلى فى أنواع التأمين الأخرى غير التأمين البحرى ، فإنها تعتبر كذلك ، بالنسبة لعقد إعادة التأمين البحرى ، لأن الخطر محل إعادة التأمين وهو مناط طبيعة العقد ، لا يعتبر خطراً على النحو الذى أوضحناه .

وقد أخذ مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى بالرأى السائد فى الفقه، إذ نصت المادة الأخيرة من هذا المشروع (المادة ٨٠) على أنه تنطبق نصوص المواد من ١ إلى ٧٩ من هذا المشروع على إعادة التأمين ، ما لم يتفق على غير ذلك [١] .

ومفاد هـذا النص ، أن مشروع القانون الفرنسى يعتبر إعادة التأمين على التأمين البحرى نوعاً من أنواع التأمين البحرى ، وينطبق عليه أحكام التأمين البحرى ، فالمشروع الفرنسى يعتبر الخطر محـل إعادة التأمين خطراً بحرياً ، اى هو ذات الخطر الذى يعتبر محلاً لعقد التأمين البحرى الأصلى ، وقد بينا فيما سبق ما فى هذا القول من خطأ بين .

أما القانون الإنجليزى فقـد قضت المادة التاسعة من قانون التأمين البحرى بأنه :

١ — للمؤمن البحرى مصلحة فى إعادة التأمين على الخطر الذى يقبل تغطيته .

٢ — ليس للمستأمن الأصلى أى حق أو مصلحة فيما يتعلق باعادة التأمين ما لم تقض وثيقة التأمين بعكس ذلك .

من ذلك يتبين أنه ليس فى نصوص القانون الإنجليزى ، بخصوص

---

(١) Art. 80 : "Sauf Convention Contraire, les Dispositions des articles 1 à 79 du present titre sont applicables à la réassurance ".

إعادة التأمين البحرى ، ما يجعله يختلف عن حكم إعادة التأمين فى القانون الفرنسى ، على أن الشكل المعتاد لوثيقة إعادة التأمين فى القانون الإنجليزى يتضمن نصاً بمقتضاه يخضع إعادة التأمين لكل الشروط والأوضاع المنصوص عليها فى وثيقة التأمين الأصلية ، ويدفع مبلغ التأمين فى إعادة التأمين كما قد يدفع فى التأمين الأصلى (١) . فهل يجوز أن يستنتج من هذا النص أن القانون الإنجليزى يعتبر إعادة التأمين على التأمين البحرى نوعاً من أنواع التأمين البحرى ؟

نرى أن هذا الشرط السابق لا يجوز أن يستدل منه على أن القانون الإنجليزى يعتبر الخطر محل عقد إعادة التأمين على التأمين البحرى ، هو ذات الخطر محل عقد التأمين البحرى ، إذ لا يعنى هذا الشرط سوى أن المؤمن المعيد يتعرض للمسئولية بتعرض المؤمن المباشر لها ، نتيجة تحقق الخطر محل عقد التأمين الأصلى ، فإذا ما دفع الأخير مبلغ التعويض إلى المستأمن ، التزم المؤمن المعيد بأن يدفع إلى المؤمن المباشر كل ماقام بدفعه إلى المستأمن من تعويض أو نسبة منه ، وذلك تبعاً لنصوص اتفاق إعادة التأمين .

على أن إعادة التأمين ضد خطر بحرى يعتبر تأميناً بحرياً فى حكم قانون الدمغة الإنجليزى(٢) ، ولا يجوز أن يفهم من ذلك أن هذا هو حكم القانون الإنجليزى بالنسبة لإعادة التأمين على التأمين البحرى بصفة عامة ، إذ أن هذا الحكم مقصور على أحكام قانون الدمغة على وثائق التأمين .

ونرى مع البعض أن إعادة التأمين البحرى يعتبر نوعاً من تأمين المسئولية بالنسبة للمؤمن المباشر ، إذ أن المؤمن الجديد يحمى المؤمن المباشر عند تحقق

---

(١) " Being a re-insurance to all Clauses and Conditions of the original policy or policies, and to pay as may be paid theron. ... "

(٢) دوفر ، التأمين البحرى ص ١٤٦ .

مسئوليته قبل المستأمن (١) إذ أن الخطر محل إعادة التأمين هو ما يدفعه المؤمن المباشر للمستأمن من تعويض نتيجة تحقق الخطر محل عقد التأمين الأصلى . ولكننا نختلف مع نفس الرأى من حيث اعتبار تأمين المسئولية فى هذا الفرض أحد أنواع التأمين البحرى(٢) ، وذلك للأسباب التى سبق ذكرها .

ثالثا ـ التامين ضد اعسار المجهز او الشاحن

١١٥ ـ قد تترتب فى ذمة المجهز أو مالك البضاعة حقوق للغير ، ولما كانت ذمة المجهز أو الشاحن معرضة للإعسار شأنها فى ذلك شأن ذمة أى مدين ، لذلك فإنه يحق لدائنى المجهز أو الشاحن أن يعقدوا تأميناً ضد خطر إعسار مدينهم . وليست هذه المسألة محل خلاف إذ أن تأمين الإعسار معروف ولم يثر حوله أى جدل ، ولكن الجدل قد يثار حول ما إذا كان مثل هذا التأمين الذى يعقده دائن المجهز أو مالك البضاعة ضد خطر إعسار أيهما يعتبر تأميناً بحرياً أم أنه لا يعد كذلك .

ذهب الأستاذان ليون كان ورينو ، إلى أن التأمين الذى يعقده دائن المجهز يعتبر تأميناً بحرياً وذلك لأن هلاك السفينة بخطر بحرى وإن كان لا يؤدى إلى هلاك حق الدائن فإنه قد يؤدى إلى إعسار مدينه ، ويمكن القول إن إعسار المدين يعادل تلف الأشياء المادية نتيجة تعرضها لأخطار البحر ، والتأمين البحرى كما يضمن الهلاك الكلى والجزئى فإنه يضمن كذلك التلف ، ولما كان إعسار المدين قد حدث نتيجة خطر بحرى فإن التأمين يعتبر بحرياً (٣) .

على أن هذا القول مردود ، إذ أن حق دائن المجهز أو الشاحن لا يتعلق فقط بالسفينة أو البضاعة محل التأمين ، وإنما ينصب على كل أموال المدين ،

---

(١) هانز مولر ، المرجع السابق ص ٥ .

(٢) مولر ، ص ٦ .

(٣) ليون كان ورينو المرجع السابق جـ ٦ ، رقم ١١٧٠ ص ٢٩٧ ـ ٢٩٨ ، ومن هذا الرأى أيضا

Vermond, Manuel de droit maritime, 4e éd, Paris 1917 No. 209 P. 421 et s.

فوجود الحق مستقل عن وجود السفينة أو البضاعة ، ولا يؤدى هلاك أيهما إلى انقضاء هذا الحق بل يبقى حق الدائن فى استيفاء دينه كاملاً برغم هلاك السفينة أو البضاعة (١) .

ويجب للحكم على طبيعة التأمين الذى يجريه دائن المجهز أو الشاحن أن نحدد ما إذا كان الخطر محل هذا التأمين يعتبر خطراً بحرياً ، أم إنه لا يعد كذلك ، حتى يمكن أن يعتبر تأميناً بحرياً ، والخطر محل التأمين ضد إعسار المجهز أو الشاحن ، هو حالة الإعسار ذاتها ، بصرف النظر عن السبب الذى تنتج عنه ، ومع ذلك إذا افترضنا أن سبب الإعسار هو هلاك السفينة أو البضاعة نتيجة تحقق خطر بحرى ، فإن ذلك لا يعنى أن التأمين يعتبر بحرياً ، لأن الخطر البحرى لم يؤد هنا إلى هلاك حق الدائن والقضاء عليه ، إذ أنه وإن زاد الخطر فى إعسار المجهز أو الشاحن ، فإنه لا يغير لا من مقدار الدين ولا من حقوق الدائن ، ومن ثم يحق للدائن برغم هلاك السفينة أو البضاعة أن يرجع بدينه كاملاً على جميع أموال المجهز أو الشاحن الأخرى (٢) . وقد استقر الفقه والقضاء فى انجلترا على هذا المعنى ، إذ أنه وإن كان من حق الدائن أن يؤمن ضد إعسار مدينه مالك السفينة ، فإن ذلك لا يعنى اعتبار التأمين بحرياً فى هذه الحالة (٣) .

١١٦ — بيد أنه لا يجب الخلط بين حالة قيـــام الدائن بالتأمين ضد

---

(١) حكم محـــكمة النقض الفرنســـية فى ٣ ينـــاير ١٨٧٦ مذكور فى مؤلف Liard المرجع السابق ص ٤٩ .

(٢) ريبير القانون البحرى رقم ٢٥١١ ص ٥٠٤ على أن Vermond يرى أن مثل هذا التأمين يعتبر بحريا برغم أن المدين يلتزم فى كل أمواله متى كان الجزء الغالب من ذمته يتكون من أشياء تتعرض لأخطار البحر . المرجع السابق رقم ٢٠٩ ص ٤٢٢ .

(٣) راجع تشالمرز فى تعليق على نص المادة الخامسة من قانون التأمين البحرى الانجليزى ص ١١ والأحكام التى أشار اليها .

إعسار مدينه المجهز أو مالك البضاعة ، وبين تأمين الدائن على السفينة ذاتها ، أى أن السفينة تكون فى هذا الفرض الأخير هى الشىء المؤمن عليه .

وتتعلق هذه الحالة بعنصر المصلحة فى التأمين ، إذ لا جدال فى نظرنا أن مثل هذا التأمين ، متى كان محله أخطار الملاحة يعتبر تأميناً بحرياً ، شأنه فى ذلك شأن التأمين الذى يجريه المجهز على أمواله ضد الأخطار البحرية ، فليست الطبيعة البحرية لمثل هذا التأمين محل جدل ، وإنما يثور الجدل حول توفر عنصر المصلحة فى جانب المستأمن وسنعرض هنا بإيجاز لهذا الموقف . لم يثر وضع الدائن المرتهن أى خلاف فمن حقه أن يقوم بالتأمين على السفينة إذ أن له مصلحة فى بقاء السفينة ، لتعلق حقه بها ويعنى هلاكها انقضاء الرهن المقرر عليها[1] .

أما الدائن العادى ، فقد ذهب رأى إلى أنه ليس من حقه أن يقوم بمثل هذا التأمين لأن حقه لا ينصب على السفينة ذاتها[2] ، ولكن الراجح أن من حق الدائن العادى مثل الدائن المرتهن ، أن يقوم بالتأمين على السفينة ، إذ أن له مصلحة تتعلق ببقاء السفينة ، لأنه وإن كان لا يضار من هلاكها ، إلا أنه يضار من زوال أحد عناصر ذمة مدينه على أن مصلحة الدائن تقتصر فقط على مقدار دينه ، لأن عقد التأمين عقد تعويض وليس مصدراً للإثراء[3] .

رابعا ـ خطر القرصنة

١١٧ ـ كانت القرصنة فى الماضى تشكل أهم أنواع الخطر الذى تتعرض له السفينة أو البضاعة فى أثناء وجودها فى البحر ، على أنها أصبحت الآن تعتبر من الأخطار النادر وقوعها ومع ذلك فما زالت تظهر فى وثائق التأمين ، إما كخطر يضمن المؤمن نتائجه أو كأحد الأخطار المستبعدة . وقد يثور

(١) ريبير القانون البحرى رقم ٢٥٢٩ ص ٥٢٢ ، وان كان هذا لا يعنى انقضاء الدين ذاته .

(٢) حكم نقض فرنسى فى ٧ يناير ١٩٠٨ دالوز ـ ١٩٠٩ ـ ١ ـ ٢٦٥ وتعليق Audoin

(٣) ريبير القانون البحرى رقم ٢٥٢٩ ص ٥٢٣ .

الشك حول الصفة البحرية لهذا النوع من الأخطار وما إذا كان يعتبر خطراً من الأخطار البحرية أم لا . وسنعرض هنا لموقف كل من القانونين الفرنسى والإنجليزى بالنسبة لخطر القرصنة .

١١٨ — القانون الفرنسى :

لم تتكلم المادة ٣٥٠ من القانون التجارى الفرنسى عن خطر القرصنة Piraterie بين الأخطار التى عددتها ، والتى تكون على عاتق المؤمن البحرى ، برغم أنها ذكرت أمثلة للأخطار البحرية فى شق منها ، وأمثلة للأخطار الحربية فى شق آخر ولم يأت ذكر خطر القرصنة سواء بين هذه أو بين تلك .

ويفرق رأى بين اصطلاح القرصنة Piraterie والقرصنة المنظمة Course ويرى فى الأولى أن القرصان يعمل بدون تصريح من دولته ، ولحساب نفسه الخاص ويؤدى عمله إلى الإثراء على حساب السفينة والبضاعة والمسافرين ، أما القرصنة المنظمة فهى عملية استيلاء على سفن الأعداء ، وعلى هذا تعتبر الأولى خطراً بحرياً أما الثانية فهى خطر حربى(١) .

أما وثائق التأمين الفرنسية فقد ظهر خطر القرصنة بين الأخطار الحربية التى لا يضمن المؤمن البحرى نتائجها إلا باتفاق خاص (م ٥ من وثيقة التأمين على السفينة و م ٨ من وثيقة التأمين على البضائع) .

ووضع خطر القرصنة بين الأخطار الحربية لا يعنى أنها يجب أن ترتبط دائماً بوجود حالة الحرب ، حتى تعتبر خطراً حربياً وفقاً لمفهوم وثائق التأمين الفرنسية إذ أن أعمال القرصنة قد تباشر لأغراض تتعلق بالحرب ، ولو أن مرتكبيها يعملون لحسابهم الخاص دائماً ، وعندئذ تفقد طابعها الأصيل كعمل من أعمال القرصنة لتصبح عملا من أعمال الحرب ، برغم أن من يقومون بها لا ينتمون إلى قوة منظمة لسلطة حربية ما . على أن أعمال القرصنة لا تباشر

(١) دى سميه جـ ١ رقم ٢٤٨ ص ٢٦٢ .

فى الغالب لأغراض تتعلق بالحرب ، ولكنها مع ذلك تشبه بأعمال الحرب ، وذلك لتفادى كل صعوبة قد تثور فى هذا الشأن[1] . ويبدو أن مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى لم يأخذ بهذه النظرية واعتبر خطر القرصنة من الأخطار البحرية ، إذ أن المادة التاسعة من هذا المشروع التى تقتصر على تعداد بعض الأخطار البحرية التى يضمن المؤمن نتائجها أوردت خطر القرصنة بين هذه الأخطار[2]، أما المادة ١٤ من المشروع فقد تضمنت تعداداً للأخطار الحربية التى يضمن المؤمن نتائجهـا ، إذا اتفق على تغطية المؤمن لها ولم تظهر القرصنة بين هذه الأخطار الأمر الذى يقطع بعدول المشروع عن فكرة اعتبار خطر القرصنة خطراً حربياً وإدخاله ضمن الأخطار البحرية .

١١٩ ـ القانون الانجليزى :

عندما أوردت المادة الثالثة من قانون التأمين البحرى الإنجليزى فى نهايتها أمثلة للأخطار البحرية التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها ، لم تفصل بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية وذكرت خطر القرصنة Piracy بين هذه الأخطار جميعاً . على أن القـانون الإنجليزى كان يعتبر هذا النوع من الأخطـار فى الماضى ، وحتى فترة قريبة ، خطراً من أخطـار البحر Peril of the Sea وليس خطراً حربياً[3] ، أما الآن فقد أصبح وضع هذا الخطر كالآتى :

تتضمن وثيقة اللويدز بين الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها

---

(١) ليرو وأوليف فى مؤلفيهما شرح وثيقة التأمين على السفن رقم ٤٤ ص ٣٨ و ٣٩ وشرح وثيقة التأمين على البضاعة رقم ٧٢ ص ٩٢ و ٩٣ .

(٢) لم تكن القرصنة من بين الأخطـار البحرية التى تتضمنها المادة التاسعة ولكنها اضيفت اليها فى اجتماع اللجنة بكامل هيئتها فى ١٨ مايو ١٩٥٦ بناء على اقتراح الأستاذ Lureau . راجع اعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ج ٦ ص ٢٧٨ .

(٣) ارنولد المرجع السابق رقم ٨٣٣ ص ٧٩٢ ، دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٧٢ .

خطر القراصنة Pirates ، إذ أن الأخطار الواردة فى الشرط العام لهذه الوثيقة كما يتضمن الأخطار البحرية ، فإنه يتضمن كذلك الأخطار الحربية ، على أن شروط مجمع مكتتبى التأمين بلندن I.L.U. على البضاعة Institute Cargo clauses ، تستبعد خطر القرصنة من نطاق ضمان المؤمن ، وذلك بمقتضى شرط الإعفاء من الأخطار الحربية والذى يعرف بشرط free of capture and seizure[1] أما إذا كانت الأخطار الحربية محل ضمان المؤمن البحرى ، فإن ذلك يتم وفقاً لشروط مجمع مكتتبى التأمين المعروفة باسم Institute war clauses ، وعندئذ يغطى المؤمن البحرى النتائج التى تترتب على الأخطار الحربية المستبعدة من التأمين وفقاً لشروط المجمع Institute cargo clauses ويقضى شرط ضمان الأخطار الحربية بأن وثيقة التأمين تغطى الأخطار المستبعدة من نموذج وثيقة التأمين البحرى وفقاً لشرط F.C. & S. Clause ثم يذكر هـذا الشرط الأخطار الحربية ومن بينها خطر القرصنة[2] .

من كل هذا يتضح أن العمل فى إنجلترا يسير على اعتبار خطر القرصنة خطراً حربياً فى جميع الأحوال.

١٢٠ — أما فى مصر فإن نصوص التقنين البحرى قد خلت من ذكر

---

(١) ويرمز له F.C. & S.Clause وبرد فى مقدمة هذا الشرط العبارة الآتية :

"Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment and the consequences of hostilities or warlike operations ... etc.

أما استثناء خطر القرصنة فيرد فى نهاية هذا الشرط :

" Further warranted free from the Consequences of : Civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom or Piracy "

(٢) ويبدأ هذا الشرط على النحو الآتى :

This policy covers :

a) the risks excluded from the standard form of English Marine policy by the clause :

"Warranted free of Capture, seizure ... etc ..,,

خطر القرصنة بين الأخطار التى عددتها المادة ١٩٢ ، وذلك كأمثلة على الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها .

أما مشروع القانون البحرى فقد عددت المادة ٢٨٥ منه ، الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها ، ولم يأت خطر « القرصنة » بين هذه الأخطار[1] .

أما العمل فيسير لدينا وفقاً لشروط مجمع مكتتبي التأمين بلندن ، وعلى هذا ينطبق على هذا النوع من الأخطار ، كل ما سبق أن قيل عن القانون الإنجليزى فى البند السابق .

ونرى أن تحديد ما إذا كان خطر القرصنة يعتبر خطراً بحرياً أم أنه يعتبر على العكس خطراً حربياً ، يتوقف على ما إذا كانت أعمال القرصنة ذاتها ترتبط بحالة حرب ، أى أنها تباشر فى أثناء وجود حالة الحرب ، ولحساب جهة منظمة ، أم أنها لا تتعلق بحالة حرب ، ويباشرها القرصان لحساب نفسه . وتعتبر القرصنة فى الحالة الأولى خطراً حربياً أما فى الحالة الثانية فإنها تعتبر خطراً بحرياً ، متى وقعت فى أثناء الرحلة البحرية .

أما إذا تمت مباشرة أعمال القرصنة فى أثناء حالة حرب ، وكان يباشرها القرصان لحساب نفسه ، فإن هذا لا يغير من طبيعتها كخطر بحرى متى وقعت فى أثناء الرحلة البحرية .

خامسا ـ خطر السرقة

١٢١ ـ لم تتكلم المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الفرنسى عن خطر السرقة voi بين الأخطار البحرية التى قد يضمن المؤمن البحرى نتائجها ،

---

(١) كان خطر القرصنة ، فى النص الذى اقترحته اللجنة الفرعية للقانون البحرى ، كما فعل المشروع الفرنسى ، ولكن اللجنة العامة رأت حذف خطر القرصنة من النص لأن هذا الخطر أصبح لا وجود له . راجع محضر الجلسة ٢٤ للجنة القانون البحرى ص ١٢ .

وإنما تكلمت فقط عن النهب Pillage وهى السرقة المصحوبة بعمل من أعمال العنف[١] .

لهذا فإن الخلاف قد احتدم ، حول ما إذا كانت السرقة التى تحدث فى أثناء الرحلة البحرية تعتبر خطراً بحرياً أم أنها لا تعتبر كذلك ؟

ولا شك أنه فيما يتعلق بالسرقة التى تقع من الربان أو أحد أفراد الطاقم فإن المؤمن البحرى لا يسأل عنها ، إلا إذا تضمنت وثيقة التأمين خطأ الربان أو البحـــارة Baraterie بين الأخطار المغطاة[٢] وهذا الخطر سيكون محل دراسة تفصيلية فى القسم الثانى من هذه الرسالة ، أما ما نبحثه الآن فهو السرقة التى تقع من أحد من الغير .

ولقد أثار المؤمنون الجدل حول طبيعة خطر السرقة ، بقصد التهرب من ضمان هذا الخطر ، وذلك لكثرة وقوعه فى أثناء الرسالة البحرية ، وذلك بسبب تعدد البضائع المنقولة وأهميتها ، وكثرة الأشخاص الذين يتصلون بها فى أثناء نقلها واستحالة إتمام الرقابة الكافية عليها[٣] .

على أن ذلك كله لا يجب أن يثير الشك حول الطبيعة البحرية لهذا الخطر إذ أن خطر السرقة يدخل بصفة عامة بين الأخطار البحرية طالما أنه يحدث على البحر وبمناسبة الرحلة البحرية[٤] ، إذ أن تهرب المؤمنين من ضمان نتائج هذا الخطر لا يعنى نفى الصفة البحرية عنه ، طالما أن شروط الخطر البحرى تنطبق عليه ، فيجب أن نفرق دائماً بين الأخطار التى يغطى المؤمن البحرى

---

(١) ريبير القانون البحرى رقم ٢٦٥٨ ص ٦٣١ .

(٢) De Valroger (L) : Droit Maritime, t. 4, Paris, 1885 No. 1556 P. 22.

(٣) ريبير القانون البحرى رقم ٢٦٥٨ ص ٦٣١ .

(٤) ريبير نفس الموضع ، لوج رسالته السابق الاشارة اليهـــا رقم ١٢ ص ٩ ، ١٠ وعكس ذلك De Valroger المرجع السـابق رقم ١٥٥٦ ص ٢٢ ، Meusnier فى رسالة من باريس ١٩٠٦ بعنوان :
Des risques garantis par les assuranes dans les assurances maritimes, p.73.

نتائجها ، وبين الأخطار البحرية . فالمؤمن البحرى لا يغطى دائماً نتائج كل الأخطار البحرية ، كما أنه ليست كل الأخطار المغطاة فى وثيقة التأمين البحرى تعتبر بالضرورة أخطاراً بحرية كما سنرى فيما بعد[1] .

ويبدو أن شكوى المؤمنين من ضمان هذا الخطر قد وجد صدى له فى مشروع القانون الفرنسى ، إذ بعد أن كان خطر السرقة Vol منصوصاً على تغطية المؤمن البحـرى لنتائجه فى المادة ١٧ من المشروع المقدم من جمعية القانون البحرى الفرنسية إلى لجنة تعديل القانون التجارى فإن لجنة القانون البحرى بعد أن استبعدت هذا الخطر وافقت على النص المقترح من جمعية القانون البحرى تحت نص المادة ١٠ ، ثم ظهر النص فى المشروع النهائى فى المادة التاسعة دون ظهور خطر السرقة [2] .

أما وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع ، فقد استبعدت المادة الثامنة منها خطر السرقة من نطاق ضمان المؤمن البحرى ، ويبرر البعض ذلك بأن هذا الخطر يعتبر السرقة من الأخطار العادية للنقل[3] . بيد أن ذلك كله لا يمنع من الاتفاق على ضمان المؤمن البحرى لهذا الخطر وفقاً لشروط خاصة وبقسط مرتفع ، ويتم ذلك بادراج شرط إضافى فى وثيقة التأمين يعدل المادة الثامنة (د) من وثيقة التأمين على البضائع ، ويتفق على دفع قسط خاص نظير ذلك ، ويبين الشرط الثانى من الشروط الإضافية المدرجة فى وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع تفصيل ضمان نتائج هذا الخطر[4] . وقد يتفق على ضمان هذا

---

(١) راجع لاحقا امتداد التأمين البحرى الى أخطار غير بحرية .

(٢) راجع اعمال لجنـة تعـديل القـانون التجـارى الفرنسى جـ ٦ ص ١٤ ، ص ٢٨ ، ص ٢٧٨ .

(٣) ليرو واوليف شرح وثيقة التأمين على البضاعة رقم ٧٥ ص ٩٥ .

(٤) راجع شرح هـذا الشرط فى ليرو واوليف شرح وثيقـة التأمين على البضائع رقم ٢٧٨ ص ٣١٣ .

الخطر بمقتضى وثيقة تأمين مستقلة لدى مؤمن آخر ، إذ ليس ثمة ما يمنع من تغطية نفس البضاعة بمقتضى وثائق تأمين متعددة ضد أخطار مختلفة(١) .

على أنه متى اتفق فى وثيقة التأمين على ضمان ما يترتب على خطر السرقة من أضرار فان عدم تسليم البضاعة لا يكفى فى حد ذاته كقرينة على السرقة من شأنها أن تستوجب مسئولية المؤمن(٢) .

١٢٢ — أما القانون الإنجليزى فقد تضمنت المادة الثالثة من قانون التأمين البحرى خطر السرقة thieves بين الأخطار البحرية .

وقد استقر الرأى فى القانون الإنجليزى على تفسير المقصود بالسرقة هنا بأنها السرقة المصحوبة بإكراه ، فهى وحدها التى تكون محلا للتأمين البحرى ، وعلى هذا يسير القضاء الإنجليزى ، وكذلك القضاء الأمريكى ، وتستعمل وثائق التأمين الأمريكية للدلالة على هذا الخطر بوضوح اصطلاح Assailing-Thieves أى اللصوص المهاجمون (٣) .

وتقضى القاعدة التاسعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى الإنجليزى بأن كلمة « لصوص » المنصوص عليها فى وثيقة التأمين ، لا تغطى السرقة التى ترتكب فى الخفاء أو التى يرتكبها أى فرد على السفينة ، سواء من البحارة أو الركاب(٤) .

فليست السرقة البسيطة Furtum هى التى يشملها التأمين ، وإنما السرقة المصحوبة بأعمال العنف Latrocinium إذ أنه من قواعدقانون التأمين الأساسية

---

(١) ريبير القانون البحرى رقم ٢٦٥٩ ص ٦٣٢ .

(٢) استئناف مختلط فى ٢ يونيو ١٩٢٦ .Bull السنة ٣٩ ص ٥٦ .

(٣) Muillns المرجع السابق ، ص ٢٥٤ .

(٤) 9. The term "thieves" does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship's Company, whether crew or passengers."

« أن السرقة البسيطة لا تعتبر سـببا قهريا Furtum non est Casus fortuitus (1) والخطر يجب أن يكون أساساً حالة قهرية .

على أنه يجب ألا يفهم بالعنف Violence المقصود هنا ، أنه من الضرورى أن يكون هناك عمل من أعمال العنف ، أو تهديد بذلك ، موجهاً ضد شخص ما إذ يكفى أن يباشر العنف ضد الشيء ذاته(2) .

وتتضمن شروط مجمع مكتتبي التأمين بلندن شرطاً خاصاً يعرف باسم Institute theft, pilferage and non-delivery clause بمقتضـاه يضمن المؤمن البحرى أضرار السرقة بغض النظر عن نسبة الخســارة التى تتحقق Irrespective of percentage .

١٢٣ — أما القانون المصرى فإن المادة ١٩٢ من التقنين البحرى قد أغفلت ، شأنها فى ذلك شأن المادة ٣٥٠ فرنسى ، النص على خطر السرقة بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها . وقد أضاف مشروع القانون البحرى فى المادة ٢٨٥ منه خطر السرقة إلى الأخطار التى عددتها هذه المادة ، وهى الأخطار التى يشملها التأمين البحرى .

أما وثيقة التأمين البحرى المتبعة فى العمل ، فهى ذاتها وثيقة التأمين الإنجليزى كما تتضمن شرط المجمع (شرط السرقة والسلب وعدم التسليم) .

الفرع الثـــالث

إثبات الخطـر البحرى

١٢٤ — لا تختلف قاعدة إثبات الخطر البحرى عن القاعدة العامة فى الإثبات التى تقضى بأن عبء الإثبات يقع على المدعى ، وعلى هذا فإنه يقع على المستأمن — كمبدأ عام — إثبات أن الضرر الذى أصاب الشيء المؤمن عليه قد حدث بسبب خطر من الأخطار المغطاة فى وثيقة التأمين .

---

(1) تشالمرز فى تعليقه على القاعدة التاسعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى . مؤلفه فى قانون التأمين البحرى ص ١٥٠ .

(2) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٧٣ .

أما إذا ادعى المؤمن أن الضرر قد حدث نتيجة لخطر من الأخطار المستبعدة فعليه إثبات ذلك ، وهذا أيضاً تطبيقاً للقاعدة العامة فى الإثبات . إذ يعتبر فى هذه الحالة مدعياً وعليه عبء إثبات ما يدعيه[1] .

بيد أنه يلاحظ أن إثبات الخطر البحرى أمر ميسور إذ يفترض دائماً أن كل حادث يقع على البحر يعتبر ناتجاً عن خطر بحرى[2] .

وقد حكم بأنه تطبيقاً للأحكام التى استقر عليها القضاء الإنجليزى ، أنه إذا هلكت السفينة ، فيفترض أن ذلك حدث نتيجة خطر من أخطار البحر ، ومع ذلك إذا ادعى المؤمن أن هلاك السفينة نتيجة إحداث ثغرة فى السفينة عمداً لإغراقها ، وقدم حججاً جدية لإثبات ادعائه ، وكان السبب الحقيقى للكارثة محل شك المحكمة ، ولم يستطع المستأمن أن يثبت أن الكارثة قد وقعت نتيجة خطر من الأخطار المغطاة فى وثيقة التأمين ، فإنه يتعين رفض طلب المستأمن للتعويض[3] .

بيد أنه متى ثبت أن الضرر قد تحقق نتيجة وقوع خطر من الأخطار المغطاة فعلى المؤمن الذى يريد أن يتخلص من المسئولية أن يثبت وجود السبب القانونى لإعفائه[4] .

هذا ولا تختلف القاعدة العامة فى إثبات الخطر البحرى فى القانون الفرنسى عن القانون الإنجليزى ، فالمستأمن عليه دائماً عبء إثبات الخطر البحرى ، وليس ذلك أمراً عسيراً ، إذ ليس على المستأمن سوى أن يثبت فقط وجود الضرر وطابعه القهرى دون إثبات سبب الكارثة وطابعها غير العادى .

---

(١) استئناف مختلط ٢ مارس ١٩٢١ .Bull السنة ٣٣ ص ١٩٥ .

(٢) راجع استئناف Rouen فى ١٧ أبريل ١٩٣٥ ، ملحق دور ـ ١٣ ـ ٢٥٢ والتعليق على هذا الحكم .

(٣) الاسكندرية المختلطة فى ١٢ مايو ١٩٢٤ Gaz السنة ١٤ ص ٢٤٠ رقم ٣٦٦ .

(٤) استئناف مختلط فى ١٥ فبراير ١٩٢٨ .Bull السنة ٤٠ ص ١٩٧ .

ويرى البعض أنه إذا كان محل التأمين أخطار البحر فقط ، فإنه يقع على المستأمن فى القانون الإنجليزى ، عبء إثبات الضرر وسببه المباشر وتحقق خطر البحر [١] .

وليس لهذا الرأى نصيب من الصحة ، إذ تجرى أحـــكام القضاء الإنجليزى على غير ذلك وقد حكمت محكمة King's Bench بمناسبة غرق سفينة ، دون معرفة سبب غرقها هل نتيجـــة لغم حـــربى أم نتيجة سبب آخـــر ، أنه متى أثبت المستأمن أن سفينته قد غرقت فى البحـــر ، فإنه يكون قد أثبت أن الخسارة قد لحقته بسبب خطر من أخطار البحر ، ولا يلتزم المستأمن بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة خطر من الأخطار المستبعدة من وثيقة التأمين [٢].

هذا وقد حكمت محكمة الإسكندرية المختلطة بأنه متى كان التأمين قد تم وفقاً للقانون والعرف الإنجليزى ، فإنه يجب تطبيق ما استقرت عليه أحكام القضاء الإنجليزى فيما يتعلق بعبء إثبات الخطر البحرى [٣] .

---

(١) راجع اثبات الخطر فى القانون الانجليزى دى سمبه جـ ٢ رقم ٨٠٠ ص ١٣٦ .

(٢) (1918) 2 K.B., 78.

(٣) الاسكندرية المختلطة فى ١٢ مايو ١٩٢٤ Ga السنة ١٤ ص ٢٤٠ رقم ٢٦٦ .

الفصل الثاني

امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية

١٢٥ — رأينا فى الفصل السابق المقصود بالخطر البحرى ، الذى تكون نتائجه محلا لضمان المؤمن ، وعرضنا لبعض الأخطار التى قد يثور الشك حول صفتها البحرية ، وبينا أن أحكام التأمين البحرى إنما وجدت وبكل ما لها من ذاتية مستقلة لتطبق أساساً على الخطر البحرى ، الذى يستقل بطبيعة متميزة ، ومن أجل هذا خصت التشريعات المختلفة التأمين البحرى بتنظيم قانونى خاص ، وعرف العمل وثيقة خاصة بالتأمين البحرى .

بيد أن تطور نظام التأمين البحرى أدى إلى أن أصبح هذا التأمين يشمل إلى جانب الأخطار البحرية ، أخطاراً أخرى غير بحرية ، فهل تطبق أحكام التأمين البحرى على هذه الأخطار أم تحكمها قواعد خاصة ؟ وإذا انتهينا إلى وجوب تطبيق أحكام التأمين البحرى على هذا النوع من الأخطار ، فإن التساؤل يثور متى تطبق أحكام التأمين البحرى على الأخطار غير البحرية ؛ وما هو الأساس القانونى لذلك ؟ فإذا ما انتهينا من وضع نظرية الامتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، فإننا سنتكلم عن بعض صور عملية لهذا الامتداد وسيكون ذلك موضوع هذا الفصل فى فرعين على التوالى .

الفرع الأول

نظرية امتداد التامين البحرى

١٢٦ — الأصل أن المؤمن البحرى لا يسأل إلا عن الأضرار التى تنتج عن الخطر البحرى أى عن الحوادث التى تحدث فى البحر وفى أثناء الملاحة البحرية، وهذا هو المبدأ الذى قررته المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الفرنسى، وعلى هذا فإنه يستبعد من نطاق ضمان المؤمن البحرى الحوادث التى تحدث على البر أو فى الموانى ، إذ لاتعتبر هذه الأخطار بحرية ، إلا أنه يلاحظ أن وثائق التأمين البحرى الفرنسية سواء على البضائع أو على السفن تتجه بصورة صريحة إلى بسط نطاق التأمين البحرى إلى كل الأخطار التابعة للملاحة البحرية أو النقل البحرى[1] .

بيد أن هذا التطور نحو امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية لم يأت عفواً أو كان وليد الصدفة ، إذ تنازعت هذا المبدأ فكرتان : الأولى تتمسك بوجوب اقتصار نطاق التأمين البحرى على الأخطار البحرية المذكورة فى صلب وثيقة اللويدز ، أما الأخرى فترى إمكان التأمين ضد أى خطر حقيقى تتعرض له البضاعة أو السفينة ، ويتجه التجار بطبيعة الحال إلى تأييد هذه النظرة الأخيرة[2] إذ أن اقتصار نطاق التأمين البحرى دائماً ، وفى كل الظروف ، على الأخطار البحرية يؤدى إلى إحداث أضرار تجارية ، لهذا يمتد نطاق التأمين البحرى ليشمل أخطاراً غير بحرية ، وأهم صور هذا الامتداد ، ما يتفق عليه شاحنو البضاعة مع المؤمنين البحريين على مد ضمان التأمين البحرى ليشمل الأخطار البرية لتغطى البضاعة ضد الأخطار التى قد تتعرض لها ، منذ خروجها من

---

(١) شوفو فى التأمين البحرى المرجع السابق رقم ٢٤ ص ٧ .

(٢) Poole (F.): The Marine Insurance of Goods, 2nd. ed., London 1930, P. 161

مخازنهم حتى وصولها إلى جهة الوصول ودخولها مخازن المرسل إليه ، وهذا هو ما يعرف فى العمل « بشرط من المخزن للمخزن[1] » . وسيكون هذا الشرط محل دراستنا بالتفصيل فى الفرع الثانى .

١٢٧ – الاتفاق هو مصدر امتداد التامين البحرى الى اخطار غير بحرية :

تقضى الفقرة الأولى من المادة الثانية من قانون التأمين البحرى الإنجليزى بأنه « يجوز أن يمتد عقد التأمين البحرى بنصوصه الصريحة أو وفقاً لعادات التجارة لحماية المستأمن ضد الأضرار التى تحدث فى المياه الداخلية أو الناتجة عن أى خطر برى يكون ملازماً لرحلة بحرية[2] » .

وعلى هذا فإنه إذا لم يكن هناك عرف تجارى مؤكد بامتداد نطاق التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، فإنه حتى يتحقق هذا الامتداد يجب أن تتضمن وثيقة التأمين البحرى نصوصاً صريحة بهذا المعنى[3] ، فإذا لم يوجد اتفاق صريح فى وثيقة التأمين البحرى ولم يكن هناك عرف تجارى متفق عليه وملزم ، فإن وثيقة التأمين البحرى فى شكلها العادى لا يمكن أن تغطى ما يترتب على الأخطار غير البحرية من نتائج ، هذا ويفترض دائماً فى المؤمن البحرى معرفة العادات التجارية الموجودة فى أنواع معينة من التجارة والتى ترتبط بعقود تأمين بحرى تتعلق بها[4] . على أنه غالبـاً ، ما تعقد وثيقة

---

(١) Dover (V.) Elements and practice of marine insurance, PP. 17-18

(٢) Sec. 2 (1) A Contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage"

(٣) تشالمرز فى التعليق على المادة الثانية من قانون التامين البحرى الانجليزى – مؤلفه المشار اليه سابقا ص ٤ ، وتنص المادة الاولى من وثيقة التامين الفرنسية على البضائع على هذا الحكم صراحة اذ تقضى بانه اذا كانت هناك اخطار غير بحرية تابعة للرحلة البحرية فان عقد التأمين فى مجموعه تحكمه قواعد التامين البحرى .

(٤) دوفر التامين البحرى ص ٢٣٢ .

تأمين بحرى واحدة على البضاعة لضمان الرحلة بأكملها ، والتى يتم جزء منها بالبحر ، والجزء الآخر بالطريق البرى ، أو فى المياه الداخلية[1] وعلى هذا ، فإن الجزء من الرحلة الذى يتم بطريق البر يعتبر جزءاً من الرحلة البحرية وتضمنه وثيقة التأمين البحرى على هذا الأساس[2] .

معنى ذلك إذن أن امتداد وثيقة التأمين البحرى لتشمل الأخطار البرية، إن لم يقرره عرف تجارى ثابت ، فإنه يكون بصريح العقد[3] ، ولذلك عرف التأمين البحرى شروطاً يقصد بها ضمان نتائج الأخطار غير البحرية ، فنجد بالنسبة لسوق التأمين البحرى الإنجليزى ما يعرف بشرط "Warehouse to Warehouse Clause" وبمقتضاه يضمن المؤمن كل ما يترتب على نقل البضاعة من أضرار منذ خروجها من مخازن المرسل حتى دخولها مخازن المرسل إليه[4] ، وكذلك Extended Cover Clause ، ويحمل هـذا الشرط نفس الضمان الذى يقدمه « شرط من المخزن للمخزن » ، ولا ترد مثل هذه الشروط فى صلب وثيقة التأمين البحرى، إذ تقتصر الوثيقة على ضمان ما يترتب على الأخطار البحرية من أضرار ، ولكنها ترد بين شروط المجمع Institute Cargo Clause .

وكذلك يعرف سوق التأمين البحرى الفرنسى مثل هذه الشروط . مثال ذلك ما تنص عليه المادة التاسعة من وثيقة التأمين البحرى على البضائع من ضمان البضاعة منذ خروجها من مخازن المرسل حتى دخولها مخازن المرسل إليه وهو ما يعرف بشرط Magasin à Magasin.

---

(١) De Hart and Simey : The marine insurance Act, 1906. with notes London 1907, P. 3.

(٢) مكارثر المرجع السابق ص ٨٨ .

(٣) ارنولد المرجع السابق رقم ٥٠٤ ص ٤٧٧ دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٨٦ و ص ٢٨٧ .

(٤) سيكون هذا الشرط محل دراسة تفصيلية فى الفرع الثانى من هذا الفصل .

كما يعرف سوق التأمين الفرنسي شروطاً أخرى يترتب عليها إما استبعاد الرحلة البحرية من الضمان وضمان الرحلة غير البحرية السابقة عليها ، وإما استبعاد ضمان الرحلة الأولية وفترة وجود البضاعة فى ميناء الشحن ، وبدء ضمان البضاعة فقط منذ شحنها على ظهر السفينة ، وإما اقتصار الضمان على الرحلة البحرية فقط دون ضمان نتائج الأخطار المترتبة على عمليات الشحن والتفريغ وبقاء البضاعة على رصيف ميناء الشحن أو على رصيف ميناء الوصول ، على أن الشرط الذى يستجيب لاحتياجات التجارة والذى يعتبر الأساس الضرورى للبيوع البحرية هو ما يضمن البضاعة منذ وضع البضاعة على رصيف ميناء الشحن حتى وصولها ووضعها على رصيف الوصول[1] .

١٢٨ — طبيعة القواعد التى تطبق على الاخطار غير البحرية :

إذا ما انتهينا إلى جواز شمول وثيقة التأمين البحرى لأخطار غير بحرية ، فإن التساؤل يثور حول طبيعة القواعد التى يجب أن تحكم مثل هذا التأمين المختلط الذى يشمل أخطاراً بحرية وأخطاراً غير بحرية فى الوقت ذاته .

ويمكن أن تعرض لنا ثلاثة حلول فى هذا الصدد : (١) تجزئة الأخطا وتطبيق القانون البحرى أو القانون البرى حسب الأحوال (٢) تطبيق قانون النقل الأكثر أهمية فى كل الظروف (٣) إذا كان النقل البحرى هو الأكثر أهمية فإننا نقصر تطبيق القانون البحرى على الأخطار البحرية ونطبق على الأخطار الباقية القانون البرى .

أما الحل الأول ، الذى يتضمن تطبيق القانون البحرى على الأخطار البحرية والقانون البرى على الأخطار البرية دائماً وفى كل الظروف ، فإنه يبدو مغرياً ومنطقياً من الناحية النظرية البحتة . ولكن كيف نحدد القانون الذى يجب

---

(١) راجع هـذه الشروط المختلفة فى مؤلف جوفار فى التأمين البحرى رقم ٥١٤ ص ٣٠٠ — ٣٠١ .

تطبيقه على عملية نقل ، يتم جزء منها بحراً ، والجزء الآخر براً ، إذا كانت تلك العملية تخضع لعقد واحد ؟

أما الحل الثانى ، الذى يرى الاعتماد على طبيعة أكثر نوعى النقل أهمية لتحديد القانون الواجب التطبيق على التأمين الذى يغطى نوعى النقل ، فإنه يتلافى عيوب الحل الأول . والواقع أن هناك ميزة حقيقية فى أن يحكم العقد الواحد قانون واحد ، إذ أننا بهذا نتفادى أن نجزئ التصرفات التى تعتبر فى ذهن المتعاقدين كلا مترابطاً ، وعلى هذا فإنه متى كان النقل البحرى هو الأكثر أهمية فإننا نطبق القانون البحرى على عقد التأمين الذى يضمن عملية النقل المختلطة . أما الحل الأخير فيرى تطبيق القانون البحرى عندما يكون النقل البحرى هو الأكثر أهمية ، ولكن لا نطبق القانون البرى إلا بشرط أن تكون الكارثة قد حدثت على البر ولو كان الجزء البرى من الرحلة هو الأكثر أهمية ، على أنه يوجه إلى هذا الحل أن معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع فى أثناء المرحلة البحرية من النقل ، أو فى أثناء المرحلة البرية ، يكون أحياناً من الصعوبة بمكان . مثال ذلك ما قد يصيب الغلال من رطوبة ، فإنه قد يدق معرفة ما إذا كان الحادث قد وقع نتيجة تكثف بخار الماء فى عنابر السفينة Buée de Cale أم بسبب الأمطار فى أثناء نقلها براً على العربات [1] .

ويتجه القضاء إلى الأخذ بالحل الثانى فى أغلب الأحوال ، فقضت محكمة النقض الفرنسية فى ١٢ نوفمبر ١٩٤٧ ، بأن عقد التأمين الذى يغطى البضائع التى تنقل بحراً منذ إرسالها بالطرق الداخلية حتى نهاية مكان الوصول ، يعتبر تأميناً بحرياً يحكم عملية النقل فى مجموعها ، وعلى هذا تطبق قواعد التأمين البحرى على الأخطار البرية التى قد تتعرض لها البضاعة [2].

---

(١) راجع لوج فى رسالته المشار اليها آنفا من رقم ٦٠ – ٦٢ ص ٨٤ – ٨٦ .

(٢) دالوز ١٩٤٨ – ٦٩ نفس الحكم فى D.M.F. – ١٩٤٩ – ١٢ والتعليق عليه .

كما قضت محكمة النقض الفرنسية فى ١٨ أبريل ١٩٥٨ ، بأن المادة الأولى من قانون التأمين البرى سنة ١٩٣٠ تقضى بأن هذا النص لا ينطبق على التأمين البحرى ، ومن ناحية أخرى فإن الأخطار البرية التى تضمنها وثيقة التأمين البحرى بالتبعية تخضع لقواعد التأمين البحرى ، وكان النزاع يدور حول تطبيق وثيقة تأمين بحرى تتعلق بنقل بحرى وبرى ، وأنها لا تخضع لأحكام المادة الثالثة من قانون التأمين البرى سنة ١٩٣٠ ، الذى يعطى الاختصاص للمحكمة التابع لها المستأمن [١] .

وهذا الحل الذى قضت به محكمة النقض الفرنسية ، قد استقرت عليه منذ زمن طويل إذ أنها قضت ، فى ١٨ مارس سنة ١٨٧٨ ، بأن وثيقة التأمين البحرى التى تضع على عاتق المؤمن كل الأخطار البحرية والبرية ، تعطى للمستأمن الحق فى التخلى عن البضاعة فى حالة هلاك ثلاثة أرباعها إذا كانت هذه البضاعة موجودة على رصيف الميناء [٢] . ومن المقرر أن حق المستأمن فى التخلى من أهم القواعد التى يتميز بها التأمين البحرى عن التأمين البرى .

ويأخذ القضاء الإنجليزى أيضاً بنفس الفكرة ، إذ عرضت عليه قضية تتلخص وقائعها فى أن المدعين عقدوا تأميناً لدى المدعى عليهم بمقتضى وثيقة اللويدز فى شكلها العادى سواء « أهلكت البضاعة أو لم تهلك » ، ومن اليابان أو شنغهاى إلى مارسليا أو ليجورن أو لندن عن طريق مارسيليا أو سوثهامبتون ، وفى أثناء بقاء البضـــاعة هناك بقصد العبور ، وذلك على شحنة حرير ، ضد الأخطار العادية « القبض والإيقاف وحجز السلطات » واتفق على شحن البضاعة بوساطة أى من ثلاث شركات عينت فى وثيقة التأمين ، ومن بينها شركة Messageries Imperiales ، وكانت هـــذه الشركة التى يعرفها المؤمنون جيداً ترســـل مثل هذه البضـــاعة بطـــريق البر دائماً ، عبر

---

(١) D.M.F. ١٩٥٨ — ٤٤٦ .

(٢) دالوز ٧٨ — ١ — ٣٥١ .

فرنسا ، مثال ذلك عن طريق سكك حديد ليون من مارسيليا إلى باريس ، ثم عن طريق سكك حديد الشمال إلى بولونيا ، ثم إلى لندن . وشُحن الحرير من شنغهاى إلى لندن على ظهر سفينة تابعة لشركة Messageries Imp. ووصلت مارسيليا فى ٢٧ أغسطس ١٨٧٠ ، وكانت هناك فى هذا الوقت حرب بين فرنسا وألمانيا منذ ١٥ يوليو ، ثم أرسل الحرير بالسكك الحديدية ووصل باريس فى ١٣ سبتمبر ، وكان الجيش الألمانى يحيط بباريس ومنع المواصلات بينها وبين أى مكان آخر . لذا كان من المستحيل أن تخرج شحنة الحرير من باريس فى أثناء استمرار الحصار ، وفى ٢٩ سبتمبر ، بينما كانت هذه الشحنة محجوزة فى باريس ، أعلن المدعون رغبتهم فى التخلى للمدعى عليهم .وحكمت المحكمة بأن وثيقة التأمين تغطى الأخطار البرية ، وهى أخطار العبور خلال فرنسا ، وعلى هذا تكون الشحنة قد فقدت نتيجة خطر مؤمن ضده وهو « حجز السلطات » وتكون رغبة المستأمنين فى التخلى قد أعلنت فى الوقت المناسب ، وعلى هذا يكون من حق المدعين الحصول على مبلغ التأمين نتيجة هذا الهلاك الكلى (١) .

ومن ذلك يتبين أن القضاء الإنجليزى قد طبق أحكام التأمين البحرى على الأخطار البرية التى تشملها وثيقة التأمين البحرى ، وأهم هذه الأحكام حق المستأمن فى التخلى Abandonment . ومع ذلك حكمت محكمة مارسيليا التجارية فى ١١ ديسمبر ١٩٢٢ بأن الشرط الذى يوجـد فى وثيقة التأمين البحرى والذى بمقتضاه تمتد آثار التأمين لمدة غير محددة ، منذ وجود البضاعة بعد وصولها على رصيف ميناء الوصول ، يؤدى إلى تغير عقد التأمين من اللحظة التى ينتهى فيها عقد النقل باستلام المرسل إليه البضاعة ومن ثم لا يجب عندئذ تطبيق قواعد التأمين البحرى ، وعلى هذا إذا احترقت البضاعـة

(١) Rodocanochi and others V. Elliot and others (Court of Common Pleas, 1873) Asp. R. M. C., 2, 1873-1876, 21.

على رصيف ميناء الوصول بعد استلام المرسل إليه لها ، فإن تقادم دعوى التعويض تخضع لأحكام القانون العام (١) .

ويلاحظ على هذا الحكم أنه جعل انتهاء سريان عقد التأمين البحرى موقوفاً على تسليم البضاعة المؤمن عليها إلى المرسل إليه ، ولو كانت البضاعة لا تزال فى أحد الأماكن التى تنص وثيقة التأمين على امتداد التأمين إليها ، ولا شك فى سلامة هذا المبدأ الذى قرره الحكم واتفاقه مع طبيعة الأشياء إذ لا يجوز أن يظل المؤمن فى تأمين النقل مسئولا عما يصيب الأشياء المؤمن عليها من أضرار بعد أن دخلت فى حوزة المرسل إليه ، أو أصبحت له السيطرة الفعلية عليها ، لأن الحكمة التى من أجلها يعقد التأمين تكون قد انتفت باستلام المرسل إليه للبضاعة إذ المفروض أنه سيجنبها عندئذ التعرض لأى خطر .

من كل ما سلف يتضح أنه إذا أتفق على إمتداد وثيقة التأمين البحرى إلى شمول أخطار غير بحرية ، فإن القواعد القانونية الواجبة التطبيق هى قواعد التأمين البحرى طالما أن المرحلة البحرية من الرحلة هى الأكثر أهمية ، والواقع أن هذا الحل ، الذى حبذه العمل ، ليتفق مع مقتضيات التجارة ويؤدى إلى ازدهارها ، جاء نتيجة الشعور بوجوب أن يكون تأمين الرحلة خاضعاً لأحكام قانونية واحدة ، رأى العمل أن تكون هى أحكام التأمين البحرى مادامت المرحلة البحرية من الرحلة هى أساس عملية النقل .

١٢٩ — الأساس القانونى لامتداد قواعد التامين البحرى الى اخطار غير بحرية :

سبق أن رأينا ما يكتنف تعريف الخطر البحرى من صعوبات (٢) ، إذ ليس من اليسير دائماً أن نحدد ما إذا كان خطر من الأخطار يعتبر بحرياً أم أنه لا يعتبر كذلك ، ولم يحدد التقنين التجارى الفرنسى على وجه الدقة

(١) دور — ٢ — ٥٤٧ .

(٢) راجع سابقا رقم ٩٨ وما بعده .

المقصود من هذا الاصطلاح إذ أنه اكتفى فى المادة ٣٥٠ منه بالنص على أمثلة للأخطار البحرية ثم ألحق بهذه الأمثلة عبارة عامة «وجميع الأخطار البحرية الأخرى» ، كذلك فعل قانون التأمين البحرى الإنجليزى فى المادة الثالثة منه .

على أن هذه الصعوبات قد زالت فى العمل ، إذ لا يقتصر المؤمنون البحريون كما رأينا على ضمان نتائج الأخطار البحرية فقط بالمعنى العتيق لهذا الاصطلاح ، وإنما يمتد ضمانهم إلى ما ينتج عن كل حادث قهرى ، فيما عدا ما تستبعده وثيقة التأمين ، إذ هناك امتداد ملحوظ للتأمين البحرى بالمعنى الضيق إلى العمليات التابعة للملاحة البحرية أو النقل البحرى ، ولعل أكبر ميزة لهذا الامتداد هو تغطية الشيء المؤمن عليه بعقد تأمين واحد ضد كل الأخطار التى يمكن أن يتعرض لها طوال مدة التأمين ، ويرى البعض أن هذا لا يغير من طبيعة وثيقة التأمين كوثيقة تأمين بحرى تخضع فى مجموعها لأحكام القانون البحرى [1] .

وتأكيداً لما سبق فإن وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على البضائع تقضى فى مادتها الأولى بتطبيقها على الأخطار غير البحرية ، بشرط أن تكون هذه الأخطار تابعة للرحلة البحرية [2] ، وعلى هذا تضمن هذه الوثيقة ما يترتب على الأخطار الناشئة عن عمليات النقل البرى أو النهرى أو الجوى متى كانت هذه العمليات تابعة Accessoire للرحلة البحرية [3].

وعلى هذا لا يشمل التأمين البحرى الرحلة البحرية فقط وإنما يشمل

---

(١) شوفو القانون البحرى باريس ١٩٥٨ رقم ١٠٦١ ، ص ٦٩٣ .

(٢) Art. 1er : "La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport ter restre, fluvial ou aérien accessoire d'un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi, dans son ensemble, par les principes qui gouvernent l'assurance maritime et par le disposition qui suivent".

(٣) شوفو ، القانون البحرى رقم ١٠٤١ ص ٦٨٦ .

عملية النقل فى مجموعها ، إذ أن النقل السابق على شحن البضاعة واللاحق لتفريغها يعتبر تابعاً للرحلة البحرية (1) .

ولما كان من الخير أن يحكم النقل فى مجموعه ، سواء المرحلة البحرية منه أو المراحل الأخرى غير البحرية برية أو نهرية أو جوية ، عقد واحد وأحكام قانونية واحدة ، لذلك يتفق المتعاقدان فى عقد التأمين البحرى على ضمان ما يترتب على أخطار الرحلة من أضرار سواء أكانت هذه الأخطار ، أخطاراً بحرية بحسب الأصل ، أم كانت أخطاراً غير بحرية أصلية وإنما تنتج عن عملية النقل البحرى ، وتعتبر تابعة لها . لذلك فإنه إذا كان الاتفاق هو مصدر امتداد أحكام التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية فان الأساس القانونى لهذا الامتداد هو فكرة التبعية Théorie de l' accessoire .

وليست نظرية التبعية بالفكرة المستحدثة وإنما هى قاعدة بالغة فى القدم تمتد جذورها إلى الحكمة القانونية القديمة المعروفة «الأكثر يتضمن الأقل دائماً *Major Pars trahit ad se minorem* » أو الفرع يتبع الأصل *Accessorium Sequitur Principale.*

فامتداد أحكام التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، متى إتفق المتعاقدان فى عقد التأمين البحرى على ذلك وكانت هذه الأخطار ناشئة عن عمليات تابعة للرحلة البحرية ، يجد هذا الامتداد أساسه القانونى فى نظرية التبعية ، وقد أخذ القانون الفرنسى بهذا النظر ، إذ أننا نجد أساساً لذلك ولو فى صورة ضمنية فى نص المادة ٣٣٥ من التقنين التجارى الفرنسى التى تقضى الفقرة الأخيرة منها بأن التأمين البحرى يجوز أن يعقد على كل رحلة ونقل بحرى ونهرى وفى القنوات الصالحة للملاحة " Pour tous voyages et transports par Mer, Rivière et Canaux navigables "

---

(1) جوفار المرجع السابق رقم ٢٤٦ ص ٢٥٩ .

ويرى البعض أن المقصود بذلك النص ، هو التسوية بين الملاحة البحرية والملاحة النهرية من حيث خضوعهما لأحكام التأمين البحرى ، برغم اختلاف طبيعة كل من النوعين فى الأحكام القانونية الأخرى ، ولكن فيما يتعلق بقواعد التأمين فإن النصوص الواجبة التطبيق هى نصوص التأمين البحرى وذلك بصريح نص المادة ٣٣٥(١).

إلا أن هذا الرأى لا يمكن أن يؤخذ على إطلاقه ، إذ أن التأمين ضد ما يترتب على الملاحة النهرية من أخطار لا يخضع دائماً لأحكام التامين البحرى وبصفة مطلقة ، لأن أحكام الملاحة النهرية تخضع لأحكام قانونية أجنبية عن القانون البحرى ، وإنما بصفة استثنائية يطبق القانون البحرى على التأمين الذى يضمن أخطار هذه الملاحة بشرط أن تكون هذه الملاحة تابعة لملاحة بحرية(٢) ، وهذا هو التفسير الذى يجب أن يعطى للمادة ٣٣٥ من القانون التجارى الفرنسى إذ لو كان المقصود هو جواز ضمان التأمين البحرى لما يترتب من نتائج على أخطار الملاحة النهرية المحضة أى غير التابعة لملاحة بحرية لما استعمل النص كلمة « و et » بعد ذكر الملاحة البحرية واستعمل بدلا منها كلمة (أو ou) حتى يدل ذلك على إرادة المشرع بشمول التأمين البحرى لأخطار الملاحة النهرية ، إذا كانت مستقلة عن ملاحة بحرية .

ويلاحظ أن التقنين البحرى المصرى يقضى فى المادة ١٧٧ بأنه « يجوز عمل السيكورتاه لجميع الأسفار والنقل فى البحر أو النهر أو الخليج الصالح لسير السفن فيه ولجميع أخطار السفر فى البحر أو النهر » .

ونرى أنه يجب أن يعطى هذا النص نفس التفسير الذى سبق أن أعطيناه للمادة ٣٣٥ من القانون التجارى الفرنسى برغم استعمال النص المصرى لكلمة

---

(١) راجع دانجون جـ ١ رقم ١٢ .

(٢) رسالة لوج رقم ٦٢ ص ٨٨ ورقم ١٣ ص ١١ .

« أو » لأن المشرع المصرى لم يشأ أن يخالف ما قرره المشرع الفرنسى ، وليس نص المادة ١٧٧ بحرى مصرى سوى ترجمة لنص المـادة ٣٣٥ فرنسى ، يؤكد ذلك النص الفرنسى للمادة ١٧٧ بحرى مصرى حيث استعمل نفس العبارة التى استعملها التقنين الفرنسى :

" Pour tous voyages et transports par mer, rivière, et Canaux navigables " .

١٣٠ — بيد أنه يلاحظ أنه لما كان إمتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية أمراً يخالف طبيعة التأمين البحرى ، إذ المفروض أن يقتصر هذا التأمين على شمول الأخطار البحرية فقط ، لأن هذا هو ما يتفق مع منطق الأمور ، فلكل نظام قانونى مجاله الذى يجب تحديده ، وإلا لما أصبح هناك حد فاصل بين نظام وآخر .

ولما كان اللجوء إلى فكرة إمتداد التأمين البحرى ، أمراً حتمته مقتضيات العمل وتقوية دعائم التجارة الدولية ، وما اضطر المؤمنون البحريون إلى قبول وضع شروط امتداد التأمين البحرى فى وثائقهم إلا تحت ضغط المنافسة ، وتيسيراً لأن تضمن عملية النقل وثيقة تأمين واحدة ، فإننا يجب أن نطبق نظرية الامتداد فى أضيق الحدود كلما أمكن ذلك . لهذا ما وجدت فكرة التبعية كأســاس قانونى لنظرية الامتداد ، إلا لكبح جماح المغالاة فى تطبيقها ، والحد من مساوئ التوسع فى تفسيرها .

لهذا فإن فكرة التبعية ، وإن كانت تعتبر الأساس القانونى لشروط امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، فإنها تسمح فى نفس الوقت بتحديد نطاق هذه الشروط ، ولا يكون الأمر كذلك بإخضاع جميع الأخطار البرية التى تتحقق فى المدة المحددة لسريان وثيقة التأمين البحرى لأحكام التأمين البحرى . إذ يجب أن يسأل المؤمن البحرى فقط عن الأخطار التى ترتبط

بعمليات تعتبر تمهيدية للرحلة البحرية ، أو لاحقة لها وتابعة بالضرورة لهذة الرحلة[1].

بيد أنه إذا كان إمتداد التأمين البحرى إلى الأخطار البرية التابعة للرحلة البحرية أمراً لا يثير صعوبة ما ، فإن الصعوبة تثور حول إمكان امتداد أحكام التأمين البحرى إلى الأخطار التى تنتج عن المرحلة البرية من الرحلة ، إذا كانت عملية النقــل فى مجموعها تعتبر نصف برية — نصــف بحرية Mi-maritime Mi-terrestre .

فذهب رأى إلى أن الأحكام الواجبة التطبيق فى هذه الحالة ، هى أيضاً أحكام التأمين البحرى ، وأنه لا يجوز أن تستمد مشروعية خضوع الأخطار البرية فى هذه الحالة لقواعد التأمين البحرى ، من فكرة التبعية ، حيث يشترط معرفة ما إذا كانت المرحلة البرية من الرحلة تعتبر أولا تعتبر تابعة للرحلة البحرية ، إذ أنه لا يمكن أن تعتبر المرحلة البرية فى هذه الحالة تابعة للرحلة البحرية ، وعلى هذا سيطبق على الرحلة قواعد قانونية مختلفة ، ولكنه من الأفضل أن تحكم الرحلة قواعد قانونية واحدة ، هى قواعد التأمين البحرى ، لأنها هى وحدها التى تلائم المرحلة البحرية من الرحلة [2] .

على أننا لا نؤيد هذا النظر ، ولا نرى ما يحول دون أن يحكم تأمين مثل هذه الرحلة ، نوعان مختلفان من القواعد القانونية ، طالما أن الأخطار البرية لا تعتبر تابعة للرحلة البحرية فى هذة الحالة ، وأن المرحلة البحرية لاتعتبر هى الأكثر أهمية فى مثل هذا النقل . والقول بغير ذلك يؤدي إلى فقدان التأمين البحرى لطبيعته القانو نية نهائياً، وإلى إمكان اتفاق الطرفين فى عقد التأمين البحرى على تغيير طبيعة النقل البرى وجعله بحرياً من حيث التأمين عليه ، ولا شك أن مثل هذا القول يخالف النظام العام ، لأنه لا يجوز للأفراد

---

(١) راجع تعليق الاستاذ Louis Crémieu على حكم محكمة استئناف اكس فى ٢٩ يناير ١٩١٩ .R.I.D.M — ٣١ — ٥٠٩ .

(٢) دى سميه المرجع السابق ج ١ رقم ٢١٩ ص ٢٣٨ وما بعدها .

أن يغيروا الطبيعة القانونية لنظام معين بإرادتهم . فضلا عن أنه ليس للرأى الذى نخالفه أى سند من القانون ، ولا يجوز بأى حال أن تؤدى المغالاة فى الحفاظ على الاعتبارات العملية التى يعتمد عليها هذا الرأى إلى حد تجاهل الاعتبارات القانونية فى جميع الأحـــوال ، وخاصة إذا لم يكن فى مراعاة الاعتبارات القانونية مايضير العمل ويعوقه ، فإذا ما وصلت المرحلة البرية فى عقد النقل إلى اعتبارها نصف المرحلة فإن هناك ما يبرر خضوعها لقواعد قانونية مختلفة عن القواعد التى تحكم المرحلة البحرية . كل هذا بالإضافة إلى أنه ليس هناك ما يجعلنا نتمسك بترجيح أحكام التأمين البحرى على أحكام التأمين البرى فى مثل هذا النقل . فلماذا مثلا لا تطبق أحكام التأمين البرى على عملية النقل فى مجموعها إذا كان لا بد من التمسك بوحدة الأحكام القانونية الواجبة التطبيق ؟

من كل ما سلف ، ننتهى إلى وجوب التمسك بنظرية التبعية كأساس قانونى لامتداد أحكام التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، فيجب أن تكون هذه الأخطار تابعة لرحلة بحرية ، أو على حد تعبير البعض ، يجب أن تكون هذه الأخطار ذات صلة مباشرة وفورية بالأخطار البحرية [1] ، حتى نحكم على مشروعية الاتفاق على امتداد التأمين البحري لضمان ما يترتب من نتائج على أخطار غير بحرية .

١٣١ — نظرية التبعية فى مشروع القانون الفرنسى .

نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٥٩ من مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى على أنه :

« إذا تم جزء من الرحلة بالطريق البرى أو النهرى أو الجوى فإن قواعد

---

(١) Meusnier رسالته المشار اليها سابقا ، ص ٢٤ .

التأمين البحرى تطبق على هذا الجزء من الرحلة » ما لم يتفق على غير ذلك »[1].

يبين من هذا النص أن مشروع القانون الفرنسى قد أقر امتداد أحكام التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، بشرط أن تحدث هـــذه الأخطار فى مرحلة تابعة للرحلة البحرية سواء أكانت برية أم نهرية أم جوية .

وقد رأت اللجنة التى وضعت هذا المشروع ، أن أساس امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية هو فكرة التبعية ، فى الحالات التى يسود فيها العنصر البحرى فى عملية النقل [2] . أى الحالة التى تكون المرحلة البحرية من الرحلة هى الأكثر أهمية إذ تفترض نظرية التبعية ذلك ، حيث يمكن القول بحق أن الفرع يتبع الأصل .

وقد أخذ مشروع القانون البحرى المصرى بنفس الفكرة فى نص مماثل لنص المشروع الفرنسى ، هو نص الفقرة الثانية من المادة ٣٢٧ التى تقضى بأنه :

« إذا كانت البضائع فى أثناء الرحلة محلا لنقل برى أو نهرى أو جوى سرت عليها قواعد التأمين البحرى خلال فترة النقل المذكورة إلا إذا اتفق على غير ذلك » .

ويتضح أخذ المشروع المصرى بفكرة التبعية من عبارة « فى أثناء الرحلة» إذ معنى ذلك أن النقل غير البحرى يجب أن يتم فى أثنـــاء الرحلة البحرية بحيث يعتبر جزءاً منها وتابعاً لها .

١٣٢ ــ التامين البحرى اصبح تامين نقل :

يتبين لنا من كل ما سبق أن نطاق التأمين البحرى لم يعد مقصوراً على

---

(1) "Lorsqu' une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont sauf convention contraire, applicables à cette partie du voyage".

(٢) أعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى جـ ٦ ، ص ١٧٨ .

شمول الأخطار البحرية الأصلية على النحو الذى حددناه فى الفصل الأول من هذا الباب ، وإنما يمتد إلى شمول أخطار غير بحرية .

فيشمل التأمين البحرى الأخطار النهرية التابعة للرحلة البحرية عندما تكون الرحلة مختلطة ، أى عندما تتضمن الرحلة البحرية مرحلة ملاحة نهرية ، كما يغطى التأمين البحرى العمليات البرية التى تتبع الرسالة البحرية ، مثل عمليات الشحن والتفريغ وغيرهما ، وعلى هذا فإن مبدأ إعتبار الخطر البحرى أساس التأمين البحرى على النحو الذى عرفناه آنفاً أصبح لا وجود له ، إذ أن هذه العمليات التى يمتد إليها التأمين البحرى كانت تخرج بطبيعتها عن نطاق هذا التأمين[1] .

على أن المؤمن البحرى عندما يقبل أن يبسط ضمانه إلى نتائج أخطار غير بحرية مقابل زيادة فى القسط يتقاضاها من المستأمن فإنه ، أى المؤمن ، يقدم للمستأمن ضماناً كاملاً . إذ يمتد التأمين البحرى عندئذ إلى جميع أخطار النقل[2].

وقد رأينا أن وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على البضائع ، قد نصت المادة الأولى منها على ضمان المراحل البرية والنهرية والجوية من الرحلة متى كانت تابعة للرحلة البحرية [3] ، كما تتضمن شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، شروطاً بمقتضاها يضمن المؤمن البحرى كل ما يترتب على أخطار النقل التى تتعرض لها البضاعة فى أثناء الرحلة المؤمن ضد أخطارها فلا يقتصر ضمان المؤمن البحرى إذن على ما ينتج من أضرار من الأخطار البحرية الأصلية ، وإنما يمتد إلى جميع أخطار النقل التابعة للرحلة البحرية أياً كانت طبيعتها ، الأمر الذى جعل وثيقة التأمين البحرى يصدق عليها بحق وثيقة التأمين ضد أخطار النقل ، كما أصبح التأمين البحرى تأمين نقل Transportation Insurance[4]

---

(١) راجع Liard المرجع السابق ص ١٧٩ .

(٢) ريبير القانون البحرى ، رقم ٢٦١٥ ص ٥٩٣ .

(٣) راجع سابقا رقم ١٢٩ .

(٤) Huebner المرجع السابق ص ٤ .

وهذا التطور الذى آل إليه التأمين البحرى يستحق فى الواقع أن نعيد النظر فى طبيعة هذا التأمين ، إذ أنه إذا كان من المتفق عليه أن القانون البحرى يتميز بصفات خاصة تجعله يختلف عن غيره من فروع القانون الأخرى بما له من ذاتية مطلقة Partcularisme absolue ، وكانت أحكام التأمين البحرى بما لها من طبيعة خاصة تجعلها تختلف عن أحكام التأمين البرى ، كانت هذه الأحكام إحدى سمات القانون البحرى التى تمنحه استقلاله عن غيره من الفروع الأخرى للقانون ، فإن شمول التأمين البحرى لأخطار غير بحرية وإمتداد أحكامه لتطبق على جميع أخطار النقل ، وكونه أصبح لا يقتصر على ضمان الأخطار البحرية الأصلية ، جعل القانون البحرى يتطور نحو اختفاء خاصيته المطلقة التى كان يتميز بها عن فروع القانون الأخرى [1] .

١٣٣ – تامين النقل يجب ان تحكمه قواعد خاصة :

بيد أنه إذا كانت الضرورات العملية هى التى حتمت النص فى وثيقة التأمين البحرى على شمول أخطار غير بحرية ، حتى يضمن المستأمن أن عملية النقل فى مجموعها تخضع لعقد واحد ، وإذا كان امتداد أحكام التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية تبعاً لذلك أمراً ابتدعه الفقه والقضاء وأسساه على نظرية التبعية ، حتى يضمنا وحدة الأحكام القانونية التى تطبق على تأمين النقل فى مجموعه ، إذا كان هذا هو المبرر الأساسى لنظرية امتداد التأمين البحرى ، فاننا نرى فى الواقع وجوب وجود أحكام قانونية خاصة بالتأمين على النقل ، تحكم تأمين عملية النقـــل فى مجموعها ، كما نرى أن يتجه العمل نحو خلق وثيقة تأمين نقـــل تخضع لها عقود التأمين التى تضمن عملية نقل مختلط . إذ أن القضاء كما رأينا قد توسع فى فكرة الخطر البحرى ، عندما يجـــد وثيقة التأمين البحـــرى تضمن فى نفس الوقت نتائج الأخطار البرية إلى جانب

---

(١) راجع فى هذا المعنى بولكار ، المرجع السابق رقم ١١١ وما بعده ص ٢١٨ .

نتائج الأخطار البحرية ، كما أن القضاء لا يحاول إبطال عقود التأمين ، التى تشمل أخطاراً برية وأخطاراً بحرية فى الوقت نفسه تحت اسم عقد واحد ، ولا يجد نفسه مضطراً لإيجاد تفرقة بين نوعين متعارضين من الاتفاقات ، ولكنه على الرغم من هذا ، فإن القضاء لا يستطيع فى ظل الوضع الحالى أن يبسط إلى التأمين البرى كل خصائص التأمين البحرى من الناحية القانونية ، فإذا ما نظرنا إلى محاولة القضاء ، التوفيق بين ما يجرى عليه العمل والاستجابة للمبررات القانونية ، نجد أنه لا يستطيع أن يؤدى تلك المهمة دون إخلال بالقانون ، فلا يمكن تدارك هذا العيب إذن إلا بخلق نظام قانونى للتأمين المختلط .

وقد تعرض فى العمل مشكلات معقدة ، نتيجة الصعوبة القائمة ، ويحاول القضاء حلها على الوجه الأكمل ، ولكن القضاء للأسف لا يتمتع بالثبات ، ولا يملك سلطة التشريع (1) .

ولتفادى كل هذه الصعوبات ، وللتوفيق بين اعتبارات القانون وحاجات العمل ، فإنه من الخير أن يوضع نظام قانونى واحد لتأمين النقل ، ووثيقة لهذا النوع من التأمين ، يكون مجالهما التأمين ضد ما يترتب على أخطار عملية النقل المختلطة من أضرار سواء أكانت المرحلة البحرية من النقل هى الأكثر أهمية والمراحل الأخرى ثانوية ، أم كانت المرحلة البحرية على العكس ثانوية الأهمية ، أم كان النقل بحرياً — برياً Mi-maritime Mi-terrestre بحيث لا يمكن تغليب أهمية أحد النوعين ، على أن يبقى للتأمين البحرى عندئذ نطاقه الخاص حيث لا يضمن عندئذ سوى ما يترتب على الأخطار البحرية البحتة من نتائج . ولن يكون هذا النظام الذى نقترحه فى مصلحة القانون فحسب ، بل فى مصلحة العمل أيضاً ، إذ يهم المؤمن البحرى أن يحدد مقدماً نوع الخطر

---

(1) رسالة لوج ، رقم ٨٤ ص ١١٦ وما بعدها .

الذى سيضمن نتائجه ، حتى يتمكن من معرفة نسبة احتمال وقوعه ، ويمكنه على ضوء ذلك أن يقدر قيمة القسط الذى يجب أن يتقاضاه على وجه لا يعرضه لمخاطر اقتصادية ، سواء بالتقليل من قيمته بحيث لا يتناسب مع جسامة الخطر أو بالمبالغة فيه ، مبالغة قد ترهب المستأمن ، وليس ذلك من مصلحة سوق التأمين فى شىء .

الفرع الثانى

الصور العملية لامتداد التأمين البحرى

١٣٤ — بعد أن بينا القواعد النظرية التى تحكم امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، سنتكلم فى هذا الفرع عن تطبيقات هذه الفكرة ، من واقع ما يسير عليه العمل فى التأمين البحرى . وأحكام التأمين البحرى كما تمتد إلى أخطار غير بحرية فى التأمين على البضائع (١) ، فإنها تمتد أيضاً إلى أخطار غير بحرية فى التأمين على السفن (٢) وتأخذ صور امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، فى العمل ، إما شكل شروط تضاف إلى وثيقة التأمين البحرى الأصلية ، وإما أن يخصص المؤمن البحرى وثيقة تأمين خاصة تغطى الشىء المؤمن عليه ضد أخطار معينة لا تعتبر بحرية بحسب الأصل وإنما يتفق على سريان أحكام التأمين البحرى عليها .

وسنعرض هنا لأهم هذه الصور العملية لامتداد التأمين البحرى . ونقسم هذا الفرع إلى مبحثين : المبحث الأول ، نبين فيه أحوال امتداد التأمين البحرى فى التأمين على البضائع . أما المبحث الثانى ، فإننا سنخصصه لأحوال امتداد التأمين البحرى فى التأمين على السفن .

---

(١) مثال ذلك « شرط من المخزن للمخزن » و « شرط استعمال القوارب » .

(٢) مثال ذلك وثيقة التأمين البحرى على السفن فى أثناء البناء أو التصليح ووثيقة التأمين البحرى على السفن فى أثناء وجودها فى الميناء .

المبحث الأول

امتداد التأمين البحرى فى التأمين على البضائع

١٣٥ — سنتكلم فى هذا المبحث عن أهم الشروط التى ترد فى وثيقة التأمين البحرى على البضائع بقصد ضمان ما يترتب على أخطار غير بحرية ، ويرد فى مقدمة هذه الشروط ما يعرف بشرط من المخزن للمخزن Magasin à Magasin ، warehouse to warehouse على أن هذا الشرط ليس هو الشرط الوحيد الذى بمقتضاه تمتد أحكام التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، إذ هناك ما يعرف بشرط استعمال القوارب وما يماثلها "Craft & C. Clause" كما قد يتفق على ضمان البضاعة فى أثناء وجودها على رصيف الميناء ، إما بقصد انتظار شحنها أو بعد تفريغها .

وسنتكلم عن أهم صور امتداد التأمين البحرى فى التأمين على البضائع ، فنبحث فى مطلب أول شرط من المخزن للمخزن ، ثم نتكلم عن شرط استعمال القوارب فى مطلب ثان .

المطلب الأول

شرط من المخزن للمخزن

١٣٦ — يعتبر شرط من المخزن للمخزن، أبرز صور امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية، ولم يكن هذا الشرط معروفاً فى سوق التأمين البحرى بشكل عام ومنظم حتى فترة قريبة ، فلم يظهر مثلا فى الوثيقة النموذجية للتأمين البحرى الفرنسية على البضائع الصادرة سنة ١٩٢٨ . إذ كانت تحدد المادة الثانية من هذه الوثيقة الفترة التى يشملها ضمان المؤمن البحرى بحيث

تشمل الرحلة البحرية البحتة فقط [1] ثم ظهر شرط من المخزن للمخزن ، فى المادة التاسعة من الوثيقة الحالية الصادرة سنة ١٩٤٤ [2] . أما فى سوق التأمين البحرى الإنجليزى ، فقد أدخله مجمع لندن لمكتتبى التأمين بين شروطه للتأمين على البضاعة Institute Cargo Clauses سنة ١٩٢٤ ، أما قبل ذلك وتحت الشكل العام لوثيقة التأمين البحرى ، فقد كان ضمان المؤمن البحرى يقتصر على المرحلة البحرية من الرحلة [3] على أن ذلك النطاق المحدد من الضمان لم يكن مقبولا لدى التجار وشاحنى البضائع ، الذين كان من مصلحتهم ، فى بعض الأحوال ، التأمين على بضاعتهم منذ خروجها من المكان الأصلى لوجودها إلى بلوغها النقطة النهائية للوصول ، حتى يشمل هذا الضمان أخطار ما قبل الشحن وما بعد التفريغ [4] .

ولما كانت الحماية التى تقدمها وثيقة التأمين البحرى فى شكلها العادى ، هى الحد الأدنى لضمان المستأمن ، إذ تبقى هناك أخطار غير مؤمنة ، لذلك عرف التأمين البحرى بعض الشروط التى توسع من نطاقه ، ويعتبر شرط من المخزن للمخزن هو أوسع وربما أكثر هذه الشروط استعمالا فى مجال التأمين على البضاعة. على أن هذا الشرط لا يمثل الحد الأقصى الذى يذهب إليه المؤمنون البحريون عندما يقبلون التأمين على المواد الأولية منذ خروجها من الحقل أو المنجم ، إذ تتسع وثائق التأمين أحياناً لتغطى المنتجات الزراعية فى أثناء نموها فى الحقل أو الصوف وهو لا يزال على ظهور الأغنام [5] !

---

(١) ليرو واوليف ، شرح وثيقة التأمين على البضائع رقم ٧٨ ص ١٠٠ .

(٢) وعدلت هذه الوثيقة سنة ١٩٤٧ .

(٣) وان كان هذا لم يمنع من اتفاق المتعاقدين على بعض الشروط التى تحقق الهدف المقصود من شرط من المخزن للمخزن وذلك قبل أن يعرف هذا الشرط بطريقة عامة ومنظمة .

(٤) راجع بحث Dr. D.H. Meinertzhagen بعنوان A dissertation on the growth of the Institute Clauses بحث مقدم لجامعة لندن سنة ١٩٥٨ للحصول على Academic Postgraduate Diploma in law. ص ١٤٥ وما بعدها .

(٥) Winter المرجع السابق ص ١٦٠ .

١٣٧ – شرط من المخزن للمخزن فى سوق التامين البحرى :

يرد هذا الشرط بين شروط مجمع مكتتبى التأمين بلندن ، للتـأمين على البضاعة ، وأياً كان نوع التأمين البحرى على البضاعة (١) وقد كان هذا الشرط قبل أول يناير سنة ١٩٥٨ (٢) ينص على أنه :

« يبدأ هذا التأمين من وقت مغادرة البضاعة للمخزن الموجود فى المكان المسمى فى وثيقة التأمين لبدء عملية النقل ، ويستمر فى أثناء المرحلة العادية للنقل بما فى ذلك نقل البضاعة المعتاد من سفينة إلى أخرى ، إن وجد ، وحتى تفرغ البضاعة من فوق ظهر السفينة القادمة من الخارج فى الميناء النهائى . وعلى هذا يستمر التأمين فى أثناء وجود البضـاعة فى مرحلة العبور in transit وفى أثناء انتظارها العبور ، حتى تسلم فى المخزن النهائى الموجود فى جهة الوصول المسماة فى وثيقة التأمين أو حتى إنقضاء خمسة عشر يوماً (أو ثلاثين يوماً إذا كانت جهة الوصول بالنسبة للبضاعة محل التـأمين خارج حدود الميناء) أيهما أسبق فى الحصول ، وتحتسب المدد المنصوص عليها هنا من منتصف ليل اليوم الذى يتم فيه تفريغ البضاعة من السفينة .

ويجوز الاتفاق مقابل قسط أكبر على ضمان تغطية نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى ، إذا حدث ، غير حالة النقل المعتادة من سفينة لأخرى والتى

---

(١) التامين على البضـائع وفقا لشروط مجمع لندن لمكتتبى التامين ينقسم الى ثلاثة انواع رئيسية :

١ – التامين مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية Free of particular Average (F.P.A.) وبمقتضاه لا يضمن المؤمن البحرى الأضرار التى تعتبر خسارة خصوصية ، أيا كانت نسبتها الا اذا كانت ناشئة عن أخطار معينة منصوص عليها .

٢ – التامين مع ضـمان الخسـارة الخصوصـية With Average (W.A.) وبمقتضى هذا الشرط لا يضمن المؤمن البحرى الأضرار التى تعتبر خسارة خصوصية الا اذا وصلت الى نسبة محددة منصوص عليها فى وثيقة التامين ما لم تكن ناشئة عن أخطار معينه منصوص عليهـا .

٣ – التامين مع ضمان كل الأخطار All Risks وبمقتضـاه يضمن المؤمن جميع الأضرار الناشئة عن الأخطار المغطاة فى وثيقة التأمين أيا كانت نسبتها .

(٢) اذ أن هـذا الشرط تقرر تعـديله فى أول يناير ١٩٥٨ وسنرى لاحقا الشكل الجـديد له .

يغطيها هذا الشرط أو فى حالة التأخير مدة أطول من المدد المنصوص عليها هنا نتيجة ظروف خارجة عن إرادة المستأمن (١) .

وقد تم تعديل شرط « من المخزن للمخزن » الصادر من مجمع لندن لمكتتبي التأمين فى أول يناير سنة ١٩٥٨ . ويلاحظ أن هناك شرطاً من شروط مجمع لندن لمكتتبي التأمين يعرف بشرط امتداد الضمان Extended Cover Clause

ويؤدى هذا الشرط إلى بقاء سريان التأمين فى بعض الحالات التى ما كان ليبقى فيها، لولا وجود هذا الشرط . هذه الحالات هى الانحراف عن الرحلة البحرية ، والتأخير بسبب خارج عن إرادة المستأمن ، والتفريغ الاضطرارى للبضاعة ، وإعادة شحن البضاعة أو نقلها من سفينة إلى أخرى ، وأى تغيير للرحلة ناشئ عن ممارسة الحرية الممنوحة لمالك السفينة أو المستأجر وفقاً لعقد إيجار السفينة . وقد تعدل هذا الشرط هو أيضاً فى أول يناير ١٩٥٨ . وكانت مقدمة شرط إمتداد الضمان قبل تعديله تقضى بأنه : « يسرى التأمين من وقت مغادرة البضاعة المخزن الموجود فى المكان المسمى فى وثيقة التأمين لبدء الرحلة ويستمر حتى تسلم البضاعة إلى مخازن المرسل إليه ، أو إلى أى مخزن نهائى آخر فى جهة الوصول المسماة فى وثيقة التأمين بشرط ألا تتجاوز

---

(1) *Warehouse to Warehouse Clause* : "This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse and/or at the place named in the policy for the commencement of the transit and continues during the ordinary course of transit, including customary transhipment of any, until the goods are discharged overside from the overseas vessel at the final port. Thereafter the insurance continues whilst the goods are in transit and/or awaiting transit until dilvered to final warehouse at the destination named in the policy or until the expiry of 15 days (or 30 days in the destination to which the goods are insured is outside the limits of the port) whichever shall first occur. The time limits referred to above to be reckoned from midnight of the day on which the discharge overside of the goods hereby insured from the overseas vessel is completed. Held covered at a premium to be arranged in the event arising from circumstances beyond the control of the assured".

مدة الضمان ، بأى حال ، ستين يوماً منذ إتمام تفريغ البضاعة فى الميناء النهائى للتفريغ» . ثم ينص هذا الشرط بعد ذلك على استمرار هذا الضمان فى الأحوال التى ذكرناها حالا .

لذلك كان وجود شرط إمتداد الضمان فى وثيقة التأمين ، يؤدى إلى إلغـــاء شرط من المخزن للمخزن ، لأنه يؤدى نفس الغرض الذى يؤديه هذا الشرط (١) .

لهذا رئى عند تعديل شرط من المخزن للمخزن ، أن يصبح هـــذا الشرط هو مقدمة شرط إمتداد الضمان بذاتها مع تحوير بسيط فيها (٢) ، على أن تحذف هذه المقدمة من شرط إمتداد الضمان ، وأصبح هذا الشرط الأخير مقصوراً على ذكر الأحوال التى يبقى فيها سريان التأمين البحرى ، وهى أحوال الانحراف ، والتأخير الذى يحدث لسبب خارج عن إرادة المستأمن ، والتفريغ الاضطرارى ، وإعادة شحن البضاعة أو نقلها من سفينة لأخرى وأحوال تغيير الرحلة (٣) .

---

(١) دوفر ، التامين البحرى ، علما وعملا ، ص ٦٦ .

(٢) وها هو شرط من المخزن للمخزن بعد تعديله :

"This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse at the place named in the policy for the commencement of the transit and continues until the goods are delivered to the Consignees' or other final warehouse at the destination named in the policy. In no case however shall the period of cover after completion of discharge overside of the goods from the overseas vessel at the final port of discharge extend beyond 60 days".

(٢) وها هو شرط امتداد الضمان فى وضعه الجديد :

"Subject to the provision of the foregoing Clause and of clause 3 hereunder this insurance shall remain in force during :(1) deviation, delay beyond the control of the assured, forced discharge, reshipment and transhipment, (2) any other variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charters under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject - matter insured".

يبين من هذا الشرط إذن، أنه يشمل الأخطار البحرية والأخطار البرية على السواء . ويلاحظ أنه إذا لم يوجد هذا الشرط بين شروط وثيقة التأمين البحرى فإن البضائع المؤمن عليها لرحلة معينة ، يبدأ ضمان المؤمن بالنسبة لها منذ وضع البضاعة على ظهر السفينة فعلا ، ولا يسأل المؤمن عما قد يحدث للبضاعة فى أثناء نقلها من الشاطئ إلى السفينة ، وقد تغطى البضاعة فى أثناء وجودها فى المخازن بمقتضى وثيقة تأمين أخرى مستقلة .

وهذا الوضع يجعل البضاعة عارية من أى ضمان فى أثناء شحنها فى الوقت الذى تكون معرضة فيه لأخطار جسيمة ، ولذا وجد شرط من المخزن للمخزن لمقابلة مثل هذه الظروف . وبموجب هذا الشروط يستطيع الشاحن أن يؤمن على بضاعته بمقتضى وثيقة تأمين واحدة منذ اللحظة التى تغادر فيها مخازنه حتى تصل إلى مخازن المرسل إليه ، وذلك بدلا من التأمين عليها بمقتضى وثائق تأمين مختلفة ومستقلة، عن الفترات التى تسبق الشحن وبين التفريغ والتسليم، ولكى تحمى المؤمن ضد إطالة فترة النقل البحرى بشكل غير مناسب بعد إتمام الرحلة البحرية ، فإن شرط من المخزن للمخزن يقضى بأن ضمان المؤمن ينتهى بعد مدة محددة تبدأ من وقت تفريغ البضاعة على ظهر السفينة ولو لم تصل البضاعة إلى المكان النهائى للوصول [1] .

فهذا الشرط يغطى البضائع منذ خروجها من مخازن المكان المنصوص عليه فى وثيقة التأمين البحرى . ويتضح من المقارنة بين نص شرط من المخزن للمخزن فى وضعه القديم ، والشرط فى وضعه الجديد ، أنه بينما كان التأمين يستمر سريانه إن لم تسلم البضائع للمخزن النهائى الموجود فى جهة الوصول لمدة خمسة عشر يوماً أو ثلاثين يوماً ، تبعاً لما إذا كان المخزن النهائى

(1) تشورلى وجايلز ، المرجع السابق ص ٢٢٨ . كان الحد الأقصى لهذه المدة ثلاثين يوما اذا كان المكان النهائى للوصول يقع خارج حدود ميناء الوصول والا تكون المدة خمسة عشر يوما ، وأصبحت المدة ستين يوما فى جميع الأحوال وفقا للشرط فى وضعه الجديد .

يعتبر أو لا يعتبر داخلا فى حدود ميناء التفريغ ، فإن التأمين الآن وفقاً لهذا الشرط لا يمكن أن يستمر سريانه بعد إتمام التفريغ من السفينة من الميناء النهائى للتفريغ بأكثر من ستين يوماً ، فهذه المدة ليست فى الواقع سوى حد أقصى لانتهاء سريان التأمين ، أو بعبارة أخرى ليس امتداد التأمين خلال هذه المدة تلقائياً أو حتمياً ، وإنما قد ينتهى سريان التأمين قبل انقضاء هذه المدة بسبب آخر ، مثل انتهاء الرحلة البحرية لأحد الأسباب التى قد يتفق عليها (١) .

أما ما عدا ذلك فلا يكاد يختلف هذا الشرط فى وضعه الجديد ، عنه فى وضعه السابق من حيث الجوهر ، إذ أنه يحقق نفس الضمان ، ولكن فى صيغة أقل إيجازاً من الشرط السالف .

١٣٨ — كما ورد شرط من المخزن للمخزن فى وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع فى المادة التاسعة منها clause de magasin à magasin وتقضى هذه المـــادة بأنه :

«يبدأ سريان الخطر منذ أن تغادر البضاعة المؤمن عليها ، والمعدة للتصدير ، المخازن الموجودة فى مكان بداية الرحلة ، وتنتهى فى اللحظة التى تدخل فيها البضاعة مخازن المرسل إليه ، أو ممثليه فى مكان الوصول فى هذه الرحلة . ويعتبر بمثابة مخازن المرسل إليه أو ممثليه ، كل مكان تودع فيه البضاعة عند وصولها سواء كان هذا المكان تابعاً للمرسل إليه أو ممثليه أم لم يكن كذلك .

بيد أنه إذا وضعت البضاعة بعد وصولها فى مستودع عام أو خاص أو فى مخازن الجمرك أو على رصيف ميناء الوصول ، فلا يمكن أن يتجاوز ضمان المؤمن ثلاثين يوماً تحتسب من وقت تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة أو أى عربة نقل ، وتخفض هذه المدة إلى خمسة عشر يوماً إذا كان المكان الذى ترسل إليه البضاعة يقع فى حدود ميناء الوصول مالم يتفق على غير ذلك باتفاق

---

(١) دوفر فى تحليل شروط التامين البحرى ص ١٢١ ومابعدها ، Turner فى مؤلفه :
The principles of marine insurance, 4th ed., London, 1958, PP. 33-34.

خاص وزيادة فى قسط التأمين» [1] . ولا يختلف شرط من المخزن إلى المخزن فى التأمين الفرنسى عنه فى التأمين الإنجليزى ، من حيث نطاق الحماية التى يقدمها للمستأمن، ويقترب هذا الشرط من مثيله الإنجليزى فى وضعه القديم من حيث المدة التى يبقى فيها التأمين سارياً بعد تفريغ البضاعة فى ميناء الوصول ، أى خمسة عشر يوماً ، أو ثلاثين يوماً حسب الأحوال .

على أن الشرط الفرنسى قد حدد المقصود بالمخزن الذى ينتهى سريان التأمين منذ دخول البضاعة فيه ، بحيث يعتبر كذلك أى مكان تودع فيه البضاعة بعد وصولها سواء أكان تابعاً للمرسل إليه أم لم يكن .

أما الشرط الإنجليزى فإنه يجعل الأصل أن يتم انتهاء سريان التأمين عندما تسلم البضاعة فى مخازن المرسل إليه ، أو أى مخزن نهائى Final warehouse آخر . عندئذ يثور التساؤل حول تحديد المقصود بهذا المخزن .

وتحديد المقصود بالمخزن فى حكم هذا الشرط تكتنفه فى أحوال معينة صعوبات خاصة .

ولما كانت هذه الصعوبات فى الواقع عملية ، فإنها تعرض على القضاء لحلها ، لذا سنعرض هنا لأهم الأحكام التى تعرضت لتفسير المقصود بالمخزن .

---

(١) وهذا هو شرط من المخزن للمخزن فى وثيقة التامين الفرنسية على البضائع :

" Les risques des assureur commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment ou elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses representants ou ayants droits au lieu dudit destination Voyage considerés comme magasins du destinataire, de ses representants ou ayant droits tout endroit, leur appartenant ou non, oû ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, au lieu de destination, la garantie des assureurs dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai ,ne pourra pas, sauf Convention et surprimes speciales excéder un delai de trente jours à compter du moment où les facultés assurés auront été dechargées du navire transporteuer ou autre vehicule de transport, ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur".

١٣٩ — وقد عرض على القضاء الأمريكى قضية تعرف بقضية :

Plata American Trading Inc. and Nordhandel Gesellschaft Ruecker-Giehr & Co. V. Lancashire, Hamburg-Amerika Linie, and Charles Martin & Co.

وتتلخص وقائع هذه الدعوى فى أن رافعيها (المدعيين) هما شاحن البضاعة ، وآخر هو من بيعت له تلك البضاعة وتتعلق بشحنة من الشحم أرسلت من هوستون بتكساس إلى هامبورج ، ورفعت ضد المدعى عليهم الثلاثة : الناقل على أساس وثيقة الشحن ، والمؤمن البحرى على أساس وثيقة التأمين ، ومن قام بالتفتيش على البضاعة وتقدير قيمتها تأسيساً على شهادة صادرة منه تتعلق بكمية الشحنة . وتشير وثيقة الشحن ووثيقة التأمين وشهادة التفتيش على البضاعة بأن شحنة الشحم عبارة عن ٥٠١ طن ، بينما وضعت على السفينة من هذه الشحنة ٣٧٥ طناً فقط ، وهو المقدار الذى تم تسليمه فى هامبورج ، بعد تفريغ البضاعة . وقد اشترى المدعى الأول ويدعى Plata هذه الشحنة ممن يدعى ماركو Marco ثم باعها بدوره إلى المدعى الثانى Nordhandel ودفع Plata إلى ماركو الثمن على أساس أن الكمية ٥٠١ طن ودفع Nordhandel إلى Plata الثمن على أساس هذه الكمية أيضاً ولم يقاض Nordhandel المدعى الأول Plata ، بل على العكس انضم إليه كمدع ثان فى هذه الدعوى ، برغم تعارض مركزيهما ، حيث دفع Nordhandel ثمناً على أساس كمية أكثر من الكمية التى تسلمها فعــلا . وفى أثناء تداول هذه الدعوى ، حول Plata طلباته قبل المدعى عليهم، إلى Nordhandel .

ويتأسس طلب التأمين على شهادة التأمين التى بمقتضاها تم التأمين على ٥٠١ طن من الشحم ، تم شحنها على الباخرة Vulkan ، وكانت وثيقة التأمين تحتوى على شرط مضمونه « أن يبدأ التأمين من اللحظة التى تغادر فيها البضاعة المخزن الموجود فى المكان المسمى فى هذه الوثيقة « هوستون » لبداية عملية النقل . والفصل فى مسألة التأمين يقتضى الإجابة عن السؤال الآتى :

هل بدأ سريان الخطر بالنسبة لأى من المدعين ؟ ويثير هذا السؤال سؤالا آخر ، هو : هل تعتبر كمية الشحم التى لم تسلم إلى السفينة قد غادرت المخزن ، لبدء عملية النقل ، بالمعنى الذى يقصده شرط من المخزن للمخزن الوارد فى الوثيقة ؟

لقد قلنا إن الشحم قد تم شراؤه من ماركو ، ويمتلك هذا الأخير ثلاثة خزانات متصلة ببعضها البعض ، حيث يمر الشحم من خزان إلى آخر ، وترتبط الخزانات الثلاثة بمضخة حاسبة يجرى خلالها الشحم قبل أن يصل إلى الأنبوبة الأخيرة التى تودع الشحم فى خزان الباخرة ، على أنه من المؤكد ، دون الدخول فى تفاصيل ، أن الكمية المفقودة من الشحم لم تمر خلال المضخة الحاسبة ، وبالتالى لم تدخل الأنبوبة المتصلة بها إلى السفينة ، أى أنها لم تودع خزان السفينة . ومن المؤكد أن ماركو لم يسمح بأن يمر خلال المضخة الحاسبة سوى ٣٧٥ طناً ، وبالتالى دخل هذا القدر فقط خزان السفينة ، وحولت الكمية الباقية بتمريرها من خزان إلى آخر عن طريق الأنابيب المتصلة بهذه الخزانات ، فهل تعتبر كمية الشحم الباقية قد خرجت من مخازن ماركو فى مثل هذه الظروف ؟

وبالتالى هل يمكن القول إنها تعتبر قد خرجت من المخزن فى طريقها إلى السفينة لبدء عملية النقل ، بالمعنى الذى يقصده الشرط ؟ إن كان ذلك لم يحدث فلا مسئولية على المؤمن .

وتمسك المدعيان بأن شحنة الشحم تعتبر مؤمناً عليها منذ مغادرتها الخزان المودعة فيه والمملوك لماركو ، وقالا إن الشحم قد غادر المخزن ، وتقاس هذه الحالة فى رأيهم على حالة مغادرة عربة نقل البضائع ، المخازن ، لتودع البضائع على الرصيف المؤدى للباخرة ، على أن هذا القياس غير صحيح ، إذ لنفرض أن خزانات ماركو تعتبر مساوية لتعريف المخزن فى حكم

شرط من المخزن للمخزن ، فإن الشحم الذى لم يسلم ، لم يغادر المخزن أبداً ، وأن ما حـــدث هو مجرد نقل من أحد أجزاء مخازن ماركو إلى جزء آخر . أما البضائع التى تؤخذ من المخزن لتوضع على عربة نقل البضائع ثم تبدأ مسيرها نحو الرصيف المؤدى للباخرة ، فإنها تفصل مادياً من المخزن الذى كانت موجودة فيـــه ، ويمكن عندئذ القول إنها أصبحت In transit كما يتطلب الشرط . أما هنا فليس هناك انفصال مادى ، فالشحم الذى كان يجب أن يوضع فى الباخرة لم يغـــادر مؤسسة ماركو على الإطلاق ، وبقى دائماً جزءاً من ملكه .

ويبـــدو أن المدعين يوافقان على هـــذا الرأى إذ أنهما قالا : « طالما أن الشحم يمر خلال الأنابيب والمضخة والأنبوبة النهائية المتصلة بالسفينة ، فإنه لا يزال فى ملكية ماركو وتحت سيطرته ، إذ أنه يمر من وعاء مملوك له إلى وعاء آخر ، ولا يخرج الشحم عن ملكية ماركو ويفلت من سيطرته ، إلا فى أثناء نزوله من الأنبوبة النهائية لدخوله فى خزان السفينة . ولن نذهب بعيداً عن هذا القول ، بأن نتطلب وجوب دخول الشحم فعلا فى خزان السفينة حتى يمكن الادعاء بأن التأمين قد بدأ فى السريان ، لأن هذا يجعل شرط من المخزن للمخزن بلا فائدة » .

وعلى هذا قضت المحكمة العليا لنيويورك ، بأنه من المؤكد أن الشحم يعتبر فى حوزة ماركو حتى يمر خلال المضخة بقصد دخوله نهائياً خزان السفينة ، وفى هذه الحالة فقط يعتبر الشحم In transit فى مفهوم شرط من المخزن للمخزن ، لأنه فى هـــذه الحالة فقط يكون قد وصل إلى نقطة عدم الرجوع إلى خزان المالك ، ولم يخرج من ملكية ماركو وحراسته سوى ٣٧٥ طناً من الشحم . فإذا تصورنا أن الشحم قد شحن على عربات نقل من الخزانات لكى توضع على الرصيف المؤدى للسفينة ، فلا يعتبر الشحم In transit فى أثناء وجود عربات النقل فى مؤسسة ماركو ، وعلى هذا

لم يكن الشحم المدعى فقده وهو فرق الكمية بين ٣٧٥ طناً و ٥٠١ طن فى مرحلة النقل in transit وبهذا لا يكون سريان التأمين قد بدأ (١) .

وبهذا يبين أن المحكمة قد فسرت المقصود بمغادرة البضائع لمخزن الشاحن لكى تعتبر البضائع فى مرحلة النقل in transit ، وقررت المحكمة فى هذا الخصـــوص وجوب انفصـــال البضـــاعة من مخزن الشاحن انفصالا مادياً Physical separation إذ أنها لا تعتبر أنها قد خرجت من مخازن الشاحن، طالما أنها لا تزال فى نطاق ممتلكاته ، ولو كان قد تم شحنها على العربات المعدة لنقلها إلى الميناء بقصد وضعها على السفينة .

١٤٠ ـ وقد حكمت محكمة استئناف ولاية نيويورك فى ٢١ مايو ١٩٣٥ بتحديد الوقت الذى ينتهى فيه سريان التـــأمين وفقاً لشرط من المخـــزن للمخزن ، إذ قالت إنه إذا ما رفض المرسل إليه البضاعة ، أن يتسلمها وكلف ناقلا آخر بحراسة البضاعة لمدة يومين ، فيجب أن نعتبر التسليم قد تم منذ مغادرة البضاعة لسيارات نقلها التابعة للناقل الأول ، فإذا ما سرقت البضاعة خلال إيداعها أحد المخازن ، فإن المؤمن البحرى الذى تغطى وثيقته عملية النقل ، وفقاً لشرط من المخزن للمخزن لا يكون مسئولا عن التعويض الذى يستحق فى حالة هلاك البضاعة فى أثناء نقلها (٢) .

وحكمت محكمة استئناف الولايات المتحدة فى ١٨ فبراير سنة ١٩٢٩ أنه إذا أودعت البضاعة أحد مخازن الجمرك حتى يتم قبولها ، وفقاً لما يتطلبه قانون الجمرك فان البضاعة لا تعتبر قد أودعت فى أمان فى أحد مخازن المرسل إليه بالمعنى المقصود فى شرط من المخزن للمخزن . هذا ما لم يظهر ما يدل على اتجاه نية المستأمن إلى اعتبار مخزن الجمرك مخزناً فى حكم شرط من المخزن للمخزن ، وتحديد ما إذا كانت البضاعة قد أودعت فى أمان فى مخزن المرسل إليه أو فى مخزن آخر فى جهة الوصول بالمعنى الذى يقصده شرط من المخزن

---

(١) (1957) 2 Lloyd's Rep., 347, N.Y. Sup Court 28. 6. 1957.

(٢) دور – ٣٢ – ٢٨٩ .

للمخزن تعتبر مسألة واقع ، يجب أن تحـــدد فى كل حالة على حدة وفقاً للظروف (١) .

كما حكمت ذات المحكمة فى ٣١ يوليو سنة ١٩٥٨ بأنه متى احتوت وثيقة التأمين البحرى على شرط من المخزن للمخزن ، وكانت أحكام هذا الشرط تقضى بامتداد سريان التأمين ثلاثين يوماً بعد تفريغ البضاعة من السفينة أو بتسليمها إلى المرسل إليه ، فإن بقاء البضاعة فى مخازن الجمرك خمسة أشهر ، وهلاكها نتيجة حريق شب فى هذه المخازن ، وقبل أن يتسلمها المرسل إليه ، يعفى المؤمن من التعويض . ولا يجوز الاحتجاج فى هذا الصدد بأن البضاعة لم تصل إلى مخازن المرسل إليه ، لأن شرط من المخزن للمخزن لا يمكن أن يغطى البضاعة لمدة غير محددة ، وينتهى سريانه بعد مضى ثلاثين يوماً من تفريغ البضاعة إذا كان ميناء التفريغ خارج حـــدود المكان المرسل إليـــه البضاعة ، ولا يغير من هذا كون البضاعة مؤمناً عليها وفقاً للتأمين « مع ضمان كل الأخطار » لأن هذا النوع من التأمين لا يحدد مدة التأمين وإنما نوع الضمان (٢) .

١٤١ — وقد حددت محكمة Queen's Bench فى حكم صادر لها سنة ١٩٦٠ المقصود بالمخزن النهائى Final Warehouse فى مفهوم شرط من المخزن للمخزن ، وتتلخص وقائع هذه القضية فى أن شحنة من الشحم مرسلة من شيكاغو إلى ليفربول وكانت مؤمناً عليها وفقاً لشرط من المخزن للمخزن الذى يقضى بأن التأمين يظل سارياً حتى تسلم البضاعة إلى مخزن المرسل إليه أو إلى أى مخزن نهائى آخر فى مكان الوصول المسمى فى وثيقة التأمين . ووصلت البضاعة إلى ميناء ليفربول وتم تفريغها من السفينة ، ووضعت تحت سقيفة مخصصة للبضاعة العابرة على رصيف الميناء Transit Shed ، وبعد مرور يومين على ذلك وجد الشحم تالفاً نتيجة تسرب حشرة من بضاعة أخرى

---

(١) دوز — ٢٠ — ٢٣٣ .

(٢) قضـــية Industrial Waxes, Inc V. Brown, (1958) 2 Lloyds Rep. 626.

موضوعة تحت هذه السقيفة . وطالب المستأمن المؤمن بالتعويض ، فأنكر الأخير استحقاق المستأمن تعويضاً عن ذلك . مدعياً أن البضاعة عند وضعها تحت سقيفة البضاعة العابرة ، تعتبر أنها قد وصلت إلى المخزن النهائي فى حكم شرط من المخزن للمخزن ، طالما أن المرسل إليه لم يزمع إرسال البضاعة إلى مخزن نهائى آخر . ونازع المستأمن فى ذلك على أساس أن التأمين لا يزال سارياً ، لأن سقيفة البضاعة العابرة الموجودة فى ميناء الوصول لا تعتبر مخزناً نهائياً ، بالمعنى الذى يرد فى شرط من المخزن للمخزن ، وأن البضاعة لم تسلم بعد إلى مخزن المرسل إليه ، كما لم تصل إلى أى مخزن آخر . وقد أيدت المحكمة وجهة نظر المستأمن وقضت ، بأن سقيفة البضاعة العابرة فى ميناء ليفربول هى المكان الذى تودع فيه البضاعة فور تفريغها ، ومن الواضح أن البضاعة كانت فى انتظار إرسالها إلى مكان آخر ، وعلى هذا فلا تعتبر السقيفة المخصصة للبضاعة العابرة فى ميناء الوصول مخزناً نهائياً ، وإن ادعاء المؤمن بانتهاء سريان التأمين إذا لم يزمع المستأمن إرسال البضاعة إلى مخزن نهائى ، يتعارض مع المعنى العملى لشرط من المخزن للمخزن . وليس هناك شرط يقضى بأن البضاعة تغطى فقط ما دامت هناك نية لإرسالها إلى مخزن نهائى وقد فشل المؤمن فى إثبات أن البضاعة لم تكن مغطاة فى أثناء نقلها، لذا وجب الحكم لصالح المستأمن [1] .

١٤٢ — يبين مما سلف أن تحديد المخزن النهائى فى حكم شرط من المخزن للمخزن فى التأمين البحرى الإنجليزى لا يثير صعوبة ما إذا وصلت البضاعة إلى مخازن المرسل إليه ، وإنما إذا وصلت إلى مخزن آخر .

وقد رأينا أن تحديد ما إذا كان هذا المخزن يعتبر مخزناً نهائياً فى حكم هذا الشرط مع ما يترتب على ذلك من انتهاء سريان التأمين ، تعتبر مسألة

---

(١) قضـــية :
John Martin of London Ltd. V. Russel, (1960). Lloyd's Rep., 554.

واقع ويجب تحديدها فى كل حالة على حدة وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين وحسب ظروف كل حالة على حدة [١] .

ويبدو أن وضع الشرط فى التأمين البحرى الفرنسى يختلف من هذه الناحية ، إذ رأينا[٢] أن المادة التاسعة من وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على البضائع تؤكد انتهاء سريان التأمين بمجرد إيداع البضاعة المخزن الموجود فى مكان الوصول . ويعرف هذا المخزن بأنه المكان الذى يقع فى جهة الوصول فى الرحلة حيث يودع المرسل إليه البضاعة عند وصولها وذلك بصرف النظر عن كون هذا المخزن يتبع المرسل إليه أم كان مخزناً عاماً Magasin Public [٣] .

١٤٣ — المقصود بان يكون مكان ارسال البضاعة خارج حدود ميناء الوصـــول :

كان شرط من المخزن للمخزن فى التأمين الإنجليزى ، قبل تعديله فى أول يناير ١٩٥٨ ، يبين مدة سريان التأمين إذا لم تسلم البضاعة المؤمن عليها وفقاً لهذا الشرط النهائى بعد وصولها ، وأقام فى هذا الشأن تفرقة بين ما إذا كان المكان الذى سترسل إليه البضاعة يقع فى دائرة حدود ميناء الوصول فجعل المدة خمسة عشر يوماً ، وما إذا كان هذا المكان يقع خارج دائرة ميناء الوصول ، فتكون المدة ثلاثين يوماً .

ولقد فسرت محكمة King's Bench المقصود بأن يكون المكان النهائى لوصول البضاعة خارج حدود ميناء الوصول . فى قضية Safadi V. Western Ass. Co. ، وتتلخص وقائع هذه القضية فى أنه بمقتضى ١٣ وثيقة تأمين

---

(١) وقد حكمت محكمة استئناف تريستا فى ١٨ مارس ١٩٣٧ بأنه يجب تفسير هذا الشرط وفقا للعادات التجارية الســـارية فى وقت وجود عقد التأمين . اذ تعتبر هذه العادات أحـــد مصادر القانون التى يجب تطبيقها ، ولو كان يجهلها المتعاقدان دور — ٣٦ — ٣١٦ .

(٢) راجع سابقا رقم ١٣٨ .

(٣) جوفار ، المرجع السابق رقم ٥٠٨ ص ٢٩٧ . ومع ذلك حـــكم بان دخول البضاعة مخازن الجمرك ، لا تنهى مدة سريان التأمين . تحكيم بلجيكى فى ٥ مايو ١٩٢٣ — دور ٤ — ٢٢٠ .

متماثلة الشكل ، عقد المستأمن تأميناً على شحنة قطن وخيوط غزل من مانشستر إلى دمشق ، وكانت وثائق التأمين تحتوى جميعها على شرط من المخزن للمخزن ، ومنصوصاً فيها على تغطية البضائع فى أثناء وجودها فى مخازن جمرك بيروت ، التى تعتبر نقطة بين مانشستر ودمشق . ودمشق مدينة خارج حدود أقرب ميناء لها وهو بيروت . وفى أثناء وجود البضائع فى مخازن جمرك بيروت ، هلكت تماماً بسبب حريق نشب فيها ، على أن البضاعة وقت هلاكها ، كانت فى مخازن الجمرك منذ مدة تتراوح بين ستة إلى عشرة أسابيع ، وكان الشرط الذى يضمن البضائع فى أثناء وجودها فى مخازن جمرك بيروت ، يضمنها لمدة لا تزيد على ثلاثين يوماً (إذ أن دمشق خارج حدود ميناء بيروت) ولهذا دفعت الشركة المدعى عليها (شركة التأمين) بأن البضائع لم تكن مغطاة فى أثناء هلاكها . ورد المستأمن بأن الشرط الموجود فى وثائق التأمين يقضى بأنه إذا حدث تأخير ناشئ عن ظروف خارجة عن إرادة المستأمن ، فإن التأمين يضمن البضائع مقابل قسط يتفق عليه ، وأن ظروف هذه الدعوى والتى أدت إلى بقاء البضاعة فى مخازن جمرك بيروت مدة تزيد على ثلاثين يوماً ، تعتبر تأخيراً بالمعنى الذى يقصـــده شرط من المخزن للمخزن الوارد فى وثائق التأمين ، لأنه نتج عن ظروف خارجة عن إرادة المستأمن وهى حالة الثورة الأهلية الموجودة فى سوريا . فقضت المحكمة بأن البضائع كانت قد تركت فى مخازن الجمرك لأسباب عملية وليس بسبب احتمال تعرض البضاعة للخطر فى أثناء نقلها إلى دمشق ، فضلا عن أن حالة الثورة القائمة فى سوريا كانت معروفة لدى المستأمن وقت إتمام وثائق التأمين ، وعلى هذا فإن مدة الثلاثين يوماً المنصوص عليها فى شرط من المخزن للمخزن تكون قد انقضت ، إذ أنه عندما يكون وصول البضاعة المؤمن عليها خارج حدود ميناء التفريغ – وهو هنا بيروت – فإن ضمان المؤمن يستمر حتى تودع البضائع مخازن المرسل إليه فى أمان ، أو حتى تودع أى مخزن آخر فى مكان الوصول المسمى فى وثيقة التأمين – وهو هنا دمشق – أو حتى انقضاء ثلاثين يوماً من منتصف ليل اليوم الذى يتم فيه

تفريغ البضاعة المؤمن عليها من السفينة أيهما أسبق فى الحدوث[1] .

١٤٤ـ المقصود بالميناء النهائى :

ورد فى شرط من المخزن للمخزن فى التأمين البحرى وفقاً لشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، أنه لا يجوز مد أجل التأمين أكثر من ستين يوماً بعد إتمـــام عملية تفريغ البضاعة من السفينة فى الميناء النهائى للتفريغ Final Port of discharge

ويقصد بالميناء ، المكان الذى يقدم أكبر ضمانات الأمان بفضل ما يتم فيه عن أعمال لتحقيق هذا الغرض ، والذى لا يمكن للسفينة أن تدخله دون أن تخضع للمعاينة ولبعض الإجراءات الشكلية الأخرى [٢] .

وقد فسر مجلس اللوردات فى ٣٠ يناير ١٩٢٠ المقصود بالميناء النهائى فى مجال شرط من المخزن للمخزن ، بأنه الميناء الذى يتم فيه تفريغ آخر شحنة من البضاعة ولو استمرت السفينة بعد ذلك فى مسيرها إلى ميناء آخر ، لأى غرض آخر كأن تزود بالفحم مثلا [٣] .

١٤٥ ـ نطاق شرط المخزن للمخزن :

ولما كان وضع الشرط فى وثيقة التأمين البحرى ، أصبح الآن أمراً مألوفاً إذ لا تكاد تخلو وثيقة تأمين على البضاعة منه [٤] ، فإنه من المهم أن

(١) (1933) 46 Ll. L. Rep., 140.

(٢) محكمة Nantes التجارية فى ٧ سبتمبر ١٩٠١ ، R. I. D. M. ـ ١٧ ـ ٤٤٢ .

(٣) قضـــية . Marten and Vestey Brothers Ltd., (1920) A.C., 307.

(٤) تأخذ وثيقة التأمين البحرى المصرية بهـذا الشرط كما صدر من مجمع لندن لمكتتبى التأمين فى أول يناير سنة ١٩٥٨ . ويرد هذا الشرط فى الوثيقة المصرية فى الصيغة الآتية :

« يبدأ هذا التأمين من الوقت الذى تترك فيه البضائع المخازن فى المكان المحدد بالوثيقة لبدء عملية النقل (الترانسيت) ويستمر الى أن تســلم البضـــائع فى مخازن المرسل اليه أو فى أى مخزن نهائى آخر فى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة . على أنه لا يجوز بأى حال من الأحوال مد أجل التأمين لمدة تزيد على ٦٠ يوما بعد اتمام عملية تفريغ البضائع من السفينة فى الميناء النهائى للتفريغ .

نلاحظ أن هذا الشرط لا يضيف جديداً إلى الأخطار التى نصت وثيقة التأمين البحرى على ضمان نتائجها . كما أن الأخطار التى تستبعد من نطاق ضمان المؤمن بمقتضى وثيقة التأمين أو وفقاً لنصوص القانون ، تظــل مستبعدة برغم وجود شرط من المخزن للمخزن .

فهذا الشرط إذن لا يغير من نطاق ضمان المؤمن ، ولا يغير من نوع التأمين بأن يجعله مثلا « تأميناً مع ضمان كل الأخطار » وإنما يقتصر أثره على إمتداد زمان ومكان التأمين (1) ، بنفس الحدود والشروط المتفق عليها فى وثيقة التأمين البحرى ، فالذى يحدث وفقاً لهذا الشرط هو امتداد النطاق الزمانى والمكانى لضمان المؤمن دون تغيير فى طبيعة هذا الضمان . لهذا فإنه برغم ضمان البضائع المؤمن عليها فى أثناء نقلها براً أو نهراً فإن الأخطار التى تؤمن البضائع ضد نتائجها ، تقتصر فى هذه الحالة على الأخطار التى يتضمنها الشكل العام لوثيقة التأمين ، وما قد يتفق طرفا التأمين على إضافته من أخطار . فهذا الشرط وإن كان يحمى البضائع المؤمن عليها فيما وراء الحدود التى تتضمنها النصوص الموجودة فى وثيقة التأمين البحرى ، فإنه لا يعنى اتساع الأخطار المؤمن ضدها ذاتها (2) أى يؤدى هذا الشرط فقط ، إلى امتداد فترة سريان التأمين دون أن يضيف أخطاراً جديدة إلى الأخطار التى سبق الاتفاق على تغطيتها فى وثيقة التأمين (3) .

وقد قررت محكمة الاستئناف المختلطة هذا المبدأ فى حكم هام لها قالت فيه : « إن شرط من المخزن للمخزن الذى يرد فى وثيقة التأمين البحرى ، لا يؤدى إلى تغيير أو امتداد الطابع الرئيسى للأخطار المؤمن ضدها ، وإنما يمد فقط نطاق تطبيق هذه الأخطار من حيث الزمان والمكان الذى يمكن أن تحدث

(1) دى سميه ، جـ 1 ، رقم 370 ص 279 وما بعدها .

(2) Templeman (F) : Marine insurance, 4th ed. London, 1934, PP. 80-81.

(3) محكمة امستردام فى 26 مارس 1922 ، دوز – 8 – 341 .

فيهما ، ولا يمكن الادعاء أن هذا الشرط يغطى البضائع أيضاً ضد الأخطار البرية التى قد تتعرض لها ، مثل تقلبات الجو أو الحريق والتى تعتبر تابعة لرحلة بحرية ، مالم يكن هناك اتفاق صريح على امتداد الضمان إلى هذه الأخطار أو كان العرف التجارى يقضى بعكس ذلك [1] .

مؤدى هذا ، أن شرط من المخزن للمخزن لايعنى سوى امتداد زمان ومكان الأخطار محل التأمين دون اتساع نطاق التأمين فى ذاته ، بحيث يشمل أخطاراً غير متفق على ضمان نتائجها بمقتضى وثيقة التأمين البحرى . فهو إذن لا يضيف أخطاراً جديدة ولا يشمل أخطاراً مستبعدة من نطاق ضمان المؤمن البحرى .

فشرط من المخزن للمخزن وإن كان يترتب عليه أن يضمن المؤمن البحرى ما قد يترتب من نتائج على وقوع أخطار غير بحرية بحسب الأصل ، إذ أنه قد يضمن أخطاراً برية مثل أخطار النقل فى السيارات أو السكك الحديدية ، فإن هذا يوجب أن يكون هذا الخطر من بين الأخطار المنصوص على ضمان نتائجها فى وثيقة التأمين حتى يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن نتائجها [2] .

١٤٦ — وقد يبدو لأول وهلة أن هناك تناقضاً بين أحكام هذا الشرط وبين ما سبق تبيانه فى نظرية امتداد التأمين البحرى [3] ، من أن التأمين البحرى قد يمتد إلى أخطار غير بحرية ، ويعتبر شرط من المخزن للمخزن من أبرز الصور العملية لتطبيقات هذه الفكرة . فإذا ما قلنا إن وثيقة التأمين البحرى لا تضمن بحسب الأصل سوى الأخطار البحرية ، ثم نعود فنقول إنها قد تمتد لضمان ما يترتب على أخطار غير بحرية ونمثل لذلك بشرط من

(١) استئناف مختلط فى ٥ مارس ١٩٣٠ .Bull السنة ٤٢ ص ٣٣٣ وراجع التعليق على هذا الحكم فى دور ٢٢ — ٢٥٧ ، مشار الى هذا الحكم آنفا رقم ١١٣ .

(٢) استئناف بروكسل فى ٢٣ يونيو ١٩٢٢ — دور — ١٤ — ١٦٠ .

(٣) راجع سابقا رقم ١٢٦ وما بعده .

المخزن للمخزن ، بينما أوضحنا فى شرح هذا الشرط أنه لا يضمن أخطاراً جديدة غير منصوص عليها فى وثيقة التأمين البحرى ، وإنما كل أثره أنه يمد نطاق التأمين الأصلى من حيث زمانه ومكانه .

على أن هذا التناقض لا وجود له فى الواقع ، ونظرة دقيقة إلى المسألة تبين الوضع الصحيح لها . إذ أن الأخطار التى تشملها وثيقة التأمين البحرى ، والتى تعتبر بحرية بحسب أصلها ، فيما عدا أخطار البحر Perils of the sea إنما هى أخطار لا يتصور حدوثها فقط على البحر ، وإنما أيضاً على البر . مثال ذلك الحريق أو السرقة فى حالة الاتفاق على تغطيتها ؛ فهذه الأخطار لا تستمد صفتها البحرية من طبيعتها وإنما من مكان وقوعها ، بحيث تعتبر بحرية كلما حدثت فى أثناء رحلة بحرية [1] . فإذا نص شرط من المخزن للمخزن على امتداد سريان التأمين منذ خروج البضاعة من مخازن المرسل حتى دخولها مخازن المرسل إليه ، فإن هذا يعنى مجرد إبعاد زمن الأخطار إلى خروج البضاعة من مخازن المرسل [2] واستمرار هذا الضمان حتى دخولها مخازن المرسل إليه ، وليس بمجرد تفريغها من السفينة الناقلة لها ، ولكن يظل الضمان فى حدود نفس الأخطار المتفق على تغطيتها واستبعاد ما يتفق على استبعاده فى نص الوثيقة أو وفقاً لأحكام القانون .

فإذا كانت وثيقة التأمين الأصلية مثلا تضمن خطر الحريق ، ثم عقد تأمين على بضاعة ، وتضمنت الوثيقة شرط من المخزن للمخزن ، وكانت البضاعة مؤمناً عليها على رحلة من القاهرة إلى يافا على سفينة معينة ثم احترقت البضاعة أثناء نقلها فى إحدى سيارات النقل من القاهرة إلى الاسكندرية فإن هذا الخطر تضمنه وثيقة التأمين البحرى [3] . فنفس الخطر قد يعتبر بحرياً أو برياً تبعاً لمكان وقوعه .

(١) راجع سابقا رقم ١٠٧ وما بعده .

(٢) استئناف بروكسل فى ٣ ديسمبر ١٩٢٥ ، دور - ١٤ - ١٦١ .

(٣) Leon and Others V. Casey, ASP. R. M.C., 18, 1929-1936, 300.

وتطبيقاً لذلك حكم بأنه إذا كانت البضاعة مؤمناً عليها ، وفقاً لشرط من المخزن للمخزن وتلفت هذه البضاعة بأكملها بسبب مياه الأمطار أثناء نقلها بالطريق البرى ، فإن المؤمن لا يسأل عن هذا الخطر ، لأنه لا يضمن سوى الأخطار التى تضمنها وثيقة التأمين البحرى . ولا تعتبر الأمطار من بين هـذه الأخطار لأنها لا تشكل حادثاً استثنائياً [1] ، والتأمين وفقاً لشرط من المخزن للمخزن ليس له من أثر سوى تحديد نقطتى بدء وانتهاء الأخطار [2].

ومع ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بضمان المؤمن لخطر الأمطار ، إذا تم التأمين وفقاً لشرط من المخزن للمخزن [3] ، وهذه النتيجة التى انتهت إليها المحكمة محل نظر وإن كانت سليمة من حيث أساسها ، إذ أنها رتبتها على اعتبار أن خطر الأمطار يقع على عاتق المؤمن البحرى باعتباره خطراً بحرياً ،فالنتيجة التى يمكن أن تستخلص من هذا الحكم هى أن التأمين وفقاً لشرط من المخزن للمخزن لا يغطى سوى الأخطار التى تضمنتها وثيقة التأمين البحرى . فلكى يصل الحكم إلى هذه النتيجة اعتبر خطر الأمطار من الأخطار البحرية برغم ما سبق أن رأيناه من عدم صحة هذا النظر [4] .

بيد أنه حكم بأن ما يصيب البضاعة من تلف نتيجة رشح مياه الأمطار على البضاعة فى أثناء وجودها على رصيف الميناء بعد تفريغها ، يضمنه المؤمن وفقاً لشرط من المخزن للمخزن ، إذ لا يهم أن يكون هذا التلف قد أصاب البضاعة فى أثناء وجودها فى السفينة [5] .

وهذا الحكم محل نظر ، إذ أن العبرة فى تحديد ما إذا كان المؤمن يضمن نتائج خطر ما ، بما ذكر فى الوثيقة الأصلية من أخطار مضمونة ، وشرط

---

(١) راجع سابقا رقم ١١٣ .

(٢) تحكيم بلجيكى فى ١٧ مايو ١٩٢٣ ، دور — ١٠ — ١٢٩ .

(٣) نقض عرائض فى ٨ نوفمبر ١٩٣٧ ، ملحق دور — ١٦ — ٥ .

(٤) راجع سابقا رقم ١١٣ .

(٥) تحكيم بلجيكى فى ٣ مايو ١٩٢٨ ، دور ٢٠ — ١٤٠ .

من المخزن للمخزن لا يؤدى إلى توسعة نطاق ضمان المؤمن بإضافة أخطار جديدة لم يكن منصوصاً على تغطيتها فى الوثيقة الأصلية .

١٤٧ – ويلاحظ أن هناك شروطاً خاصة بالتأمين على بعض أنواع معينة من البضائع رئى أن تنظم لها قواعد خاصة مثل القطن والجوت والقمح والفحم . وتتضمن الشروط التى تنظم التأمين على هذه الأنواع من السلع شرطا يحل محل شرط من المخزن للمخزن من حيث احتوائه على كل خصائص الضمان الذى يقدمه هذا الشرط .

مثال ذلك ، شروط تعريفة الأسكندرية للأقطان [١] وتستعمل هـذه الشروط بدلا من شروط المجمع للتأمين على البضاعة مع ضمان الخسارة الخصوصـية With Average, W.A. وذلك على الأقطان التى تشحن من الأسكندرية ، وكذلك على أى أقطان تشحن من أى مكان آخر ، ويتضمن هذه الشروط ما يجعل التأمين يسرى منذ ترك الأقطان المكابس أو المخازن فى الأسكندرية حتى يتم تسليمها فى المخازن المرسلة إليها ، أو إلى الناقل أو حتى يتم نقلها داخلياً بالعربات ، على أن الضمان لا يمتد إلى أكثر من خمسة عشر يوماً بعد تفريغ الأقطان بأكملها من السفينة [٢] .

كذلك الحال بالنسبة لشروط التأمين على الجوت Jute فهناك شرط بين هذه الشروط ، يحل محل شرط من المخزن للمخزن ، ويؤدى غرضه ، وبمقتضى هذا الشرط يبدأ التأمين منذ شحن الجوت على ظهر السفينة فى ميناء الشحن المسمى فى وثيقة التأمين لبدء عملية النقل ، ويستمر حتى يتم تفريغ الجوت من السفينـة فى ميناء الوصول المسمى فى الوثيقة ، ويستمر التأمين حتى يتم تسليم الجوت إما (ا) فى المخزن النهائى فى مكان الوصول المسمى فى الوثيقة ، أو (ب) على ظهر السفينة الناقلة إذا كانت متجهة إلى مكان آخر غير المذكور فى وثيقة التأمين ، أم

(١) Alexandria Cotton Tarif Clauses

(٢) دوفر فى مؤلفه تحليل شروط التأمين البحرى ص ١٥٤ وما بعدها .

أو حتى مضى خمسة عشر يوماً إذا كان الحوت منتظراً بيعه ، وتحتسب المدة منذ منتصف ليل اليوم الذى يتم فيه تفريغ الحوت المؤمن عليه من السفينة فى ميناء الوصول المسمى فى الوثيقة ، فإذا بيع الحوت خلال الخمسة عشر يوماً المذكورة ، فإن التأمين يستمر حتى يتم تسليم الحوت وفقاً لإحدى الطريقتين المذكورتين آنفاً (١) .

من ذلك ، يبين أنه فى بعض أنواع السلع التى يكون من الخير أن يتم التأمين عليها وفقاً لشروط خاصة ، نظراً لطبيعة هذه السلع ولوجود قواعد موحدة خاصة ببيعها تتمثل فى عقود نموذجية لذلك ، فإن شروط التأمين على مثل هذه السلع تتضمن فى العادة شرطاً يؤدى ذات الهدف الذى يحققه شرط من المخزن للمخزن ، من حيث امتداد زمان التأمين البحرى ومكانه ليضمن ما قد يحدث للبضاعة من أضرار ناشئة عن الأخطار التى تتعرض لها أثناء نقلها بالطرق غير البحرية .

١٤٨ ــ الخلاصة :

يتضح مما سبق أن شرط من المخزن للمخزن ، إنما يتعلق بتحديد زمان الخطر ومكانه وتدل عباراته ، سواء فى إنجلترا أو فى فرنسا ، على هذا المعنى . فمن حيث تحديد زمان الخطر يبدأ الشرط دائما بعبارة «يبدأ التأمين من ... الخ» أو « تبدأ الأخطار من . . . . الخ (٢) . أما من حيث تعلق هذا الشرط بمكان الخطر فتفيد نصوصه أن التأمين « لا يقتصر فقط على المرحلة البحرية للرحلة ، و إنما يشمل كل مراحل نقل البضاعة منذ خروجها من مخازن المرسل حتى شحنها على السفينة ، ثم منذ تفريغها من السفينة حتى إرسالها إلى مخازن المرسل إليه» .

فشرط من المخزن للمخزن يشمل نفس الأخطار الأصلية التى يتضمنها الشكل العام لوثيقة التأمين وما قد يضاف إليها من أخطار أخرى ، بحيث

---

(١) دوفر فى مؤلفه التامين البحرى ص ٢٥٥ وما بعدها .

(٢) فيقول الشرط الصادر من I.L.U. "This insurance attaches from..."

ويقول الشرط الوارد فى الوثيقة الفرنسية "Les risques des assureurs commencent au......"

لا يقتصر ضمان المؤمن على ما يترتب على هذه الأخطار أثناء وقوعها فى المرحلة البحرية للرحلة ، وإنما يسأل المؤمن أيضاً عن الأضرار التى تحدث للبضاعة نتيجة وقوع هذه الأخطار فى المراحل غير البحرية التى تسبق الرحلة أو التى تليها ، حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه ، أو حتى تنقضى المدة المنصوص عليها فى هذا الشرط دون أن يضيف هذا الشرط أخطاراً جديدة إلى الأخطار المذكورة فى وثيقة التأمين .

و قد يثور التساؤل حول إمكان تضمن وثيقة التأمين لشرط من المخزن للمخزن إذا كانت هذه الوثيقة لا تغطى فقط سوى أخطار البحر ، أى الأخطار التى لا يتصور حدوثها سوى على البحر .

ونرى أنه لا محل لهذا الشرط فى مثل هـذا النوع من التأمين ، لأنه لا يتصور بداهة امتداد نطاق التأمين من حيث الزمان والمكان خارج حدود المرحلة البحرية للرحلة ، متى كان هذا التأمين بطبيعته لا يمكن أن يشمل أصلا سوى هذه المرحلة ، فإذا وجد شرط من المخزن للمخزن فى التأمين ضد أخطار البحر فقط ، فإنه يكون من الناحية العملية ، معطل التطبيق ، ويصبح عندئذ لغواً لا محل له .

* * *

المطلب الثانى

شرط استعمال القوارب ومايماثلها (١)

١٤٩ — قد لاتستطيع سفينة من السفن أن تصل حتى رصيف ميناء ما ، لعدم كفاية عمق هذا الميناء مثلا أو لظروف أخرى ، مثل كبر حجم السفينة ، فتقف السفينة بعيداً عن رصيف الميناء ، وبهذا لا يمكن تفريغ ما تحتويه هذه السفينة من بضاعة على رصيف الميناء ، ولنفس الأسباب قد يتعذر شحن البضاعة على السفينة مباشرة .

لذلك توضع البضائع على صنادل أو قوارب ، تقطع المسافة التى تفصل مكان وقوف السفينة عن رصيف الميناء .

ولما كانت البضاعة أثناء وجودها فى هذه الصنادل أو القوارب قد تتعرض لأخطار معينة ، فإن المؤمن البحرى يضمن ما قد يلحق المستأمن من أضرار نتيجة تحقق خطر ما أثناء وجود البضاعة فى أحـد الصنادل أو القوارب .

ويلاحظ أنه لا يكفى ضمان المؤمن للبضاعة أثناء وجودها على ظهر السفينة حتى يغطى هذا الضمان ما يحدث للبضاعة أثناء وجودها على قارب أو صندل ، أو ما يماثلهما . إذ أن الأخطار التى تقع على السفينة لا تشمل أخطار القوارب وما يماثلها ، والعكس أيضاً صحيح .

ولا يحتاج ضمان المؤمن البحرى لأخطار الصنادل أو القوارب إلى نص خاص فى وثيقة التأمين البحرى إذا كان الأمر يتعلق بتفريغ البضاعة فى ميناء

---

(١) ويطلق عليه مجمع لندن لمكتتبى التأمين : " Craft & C. Clause "

الوصول ، وكانت السفينة تقف بعيداً عن الميناء ، لذلك يتعين إرسالها إلى رصيف الميناء فى صنادل أو قوارب ، إذ تكفى النصوص الواردة فى الشكل العام لوثيقة التأمين البحرى لضمان مرحلة نقل البضاعة من السفينة التى تقف بعيداً عن رصيف الميناء ، حتى تصل إلى رصيف الميناء لأن التأمين البحرى على البضاعة لا ينتهى سريانه وفقاً للقاعدة العامة الواردة فى صلب وثيقة التأمين البحرى إلا بتفريغ البضاعة ووضعها بسلام على رصيف ميناء الوصول ، ما لم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك(١) .

أما إذا كانت البضاعة تنقل على الصنادل أو القوارب من رصيف ميناء الشحن إلى السفينة التى تبعد عن الرصيف ، فالأصل أن المؤمن البحرى لايضمن ما يترتب على الأخطار التى قد تتعرض لها البضاعة أثناء وجودها فى القوارب التى تنقلها إلى السفينة . ذلك أن نصوص الشكل العام لوثيقة التأمين لا تكفى لتغطية البضاعة فى هذه الفترة(٢) ، إذ أن التأمين البحرى لا يبدأ سريانه وفقاً لنصوص الوثيقة إلا منذ أن توضع البضاعة فعلاعلى ظهر السفينة ، ولا يسأل المؤمن عما يصيب البضاعة أثناء نقلها من الشاطئ إلى السفينة(٣) .

لذلك يدرج فى وثيقة التأمين البحرى شرط بمقتضاه تصبح البضاعة مضمونة أثناء فترة نقلها من الشاطئ إلى السفينة بقصد شحنها ، وأثناء نقلها من السفينة إلى الشاطئ فى ميناء التفريغ ، ويعرف هذا الشرط فى التأمين البحرى

---

(١) راجع دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٥٧ ويعبر عنها فى وثيقة اللويدز .
" until the goods discharged and safely landed "

(٢) راجع دوفر فى تحليل شروط التأمين البحرى ص ١٢٩ . تشالمرز فى قانون التأمين البحرى ص ١٧٣ .

(٣) انظر القاعدة الرابعة من قواعد شرح وثيقة التأمين البحرى الانجليزى فى مؤلف تشالمرز ص ١٤٦ . وتنص هذه القاعدة على :

" Where goods or other moveables are insured from the loading thereof, the risk does not attach until such goods or moveables are actually on board and the insurer is not liable for them while in transit from the shore to the ship. "

الإنجليزى بشرط استعمال القوارب وماعاثلها (Craft & C. Clause) وهو أحد شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين .

١٥٠ — ويقضى شرط استعمال القوارب وما يماثلها الصادر من مجمع لندن لمكتتبى التأمين بأن التأمين :

« يتضمن النقل بالقوارب والمواعين والصنادل إلى ومن السفينة . ويعتبر كل قارب أو ماعون أو صندل بمثابة تأمين منفصل ولا يجب أن يضار المستأمن بأى اتفاق يترتب عليه إعفاء أصحاب الصنادل من المسئولية[١] » .

ويعتبر شرط استعمال القوارب فى الواقع امتداداً للتأمين البحرى خلال فترة نقل البضاعة من الشاطئ إلى السفينة ، هذه الفترة التى لا تعتبر مضمونة وفقاً لأحكام الشكل العام لهذه الوثيقة ، فهو إذن يشبه شرط من المخزن للمخزن من حيث كونه امتداداً لنطاق التأمين من حيث الزمان والمكان . وليس هذا الشرط سوى تكملة لشرط من المخزن للمخزن ويسير معه جنباً إلى جنب ، إذ أنه إذا كان الأصل أن البضاعة لا تكون مضمونة وفقاً لأحكام وثيقة التأمين البحرى إلا منذ شحنها فعلا على السفينة حتى تفريغها منها ، فإن شرط من المخزن للمخزن كما سبق أن رأينا[٢] يضمن البضائع فى الفترة السابقة على شحن البضاعة — أى مرحلة النقل التى تسبق وصول البضاعة إلى ميناء الشحن — واللاحقة لتفريغها حتى يتم تسليمها للمرسل إليه .

بيد أنه يلاحظ أن شرط استعمال القوارب لا يضيف جديداً إلى ضمان المؤمن للبضاعة فى مرحلة نقلها من السفينة إلى رصيف الميناء ، إذ أن هذه الفترة يضمنها المؤمن وفقاً لأحكام وثيقة التأمين البحرى فى شكلها العام ،

---

(١) وها هى عبارة الشرط فى شروط I. L. U. للتأمين على البضاعة :

"Including transit by craft, raft and / or lighter to and from the vessel. Each craft, raft or lighter to be deemed a separate insurance. The assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability."

(٢) راجع سابقا رقم ١٢٦ وما يليه .

لأن ضمان المؤمن لاينتهى وفقاً للوثيقة إلا بتفريغ البضاعة ووضعها بسلام على البر (١) .

أما سريان التأمين البحرى وفقاً لأحكام الوثيقة الأصلية للتأمين فإنه يبدأ منذ وضع البضاعة الموجودة فى ميناء الوصول على ظهر السفينة ، فإذا كانت هناك مسافة تسبق وضع البضاعة من شاطئ ميناء الشحن إلى السفينة التى يتم الشحن عليها ، وهو الفرض الذى تبعد السفينة فيه عن ميناء الشحن بمسافة معينة . أى لا تكون السفينة ملتصقة بالميناء التصاقاً مادياً بسبب ظروف تتعلق بطبيعة هذا الميناء أو بالسفينة ذاتها ، فإن هذه المرحلة التى يجب فيها نقل البضاعة من شاطئ ميناء الشحن إلى السفينة الناقلة ، هى التى يغطيها شرط استعمال القوارب . فهذا الشرط ليس سوى امتداداً للتأمين على البضاعة فيما وراء نطاق عمليتى الشحن والتفريغ على ومن السفينة الناقلة ويغطى البضاعة أثناء وجودها فى أحد القوارب أو المواعين أو الصنادل من وإلى السفينة (٢) .

١٥١ ــ احكام شرط استعمال القوارب ومايماثلها:

وتدل العبارة التى ترد فى مقدمة هذا الشرط على أن التأمين يشمل أيضاً مرحلة النقل التى تتم بالقوارب والمواعين والصنادل من السفينة وإليها ، فهذه العبارة تعنى امتداد نطاق سريان التأمين الأصلى إلى هذه المرحلة من النقل دون أن تضيف إلى وثيقة التأمين أخطاراً جديدة(٣) فهذا الشرط لا يعنى سوى شمول الضمان الذى تقدمه وثيقة التأمين لفترة وجود البضاعة على الصنادل أو ما يماثلها أثناء ذهابها من الشاطئ إلى السفينة ، أو عودتها بالبضاعة من السفينة إلى الشاطئ .

---

(١) راجع سابقا ، رقم ١٤٩ .

(٢) تشورلى وجايلز ، المرجع السابق ص ٣٢٨ .

(٣) انظر محاضرة Mr. Justice Mackinon بعنوان Marine insurance سنة ١٩٢٧ منشور فى J.I.I.L., 20,89

ويلاحظ أن إعمال هذا الشرط ينتهى متى وصل الصندل أو القارب إلى السفينة أو متى وصل إلى رصيف الميناء .

وقد حكمت محكمة King's Bench سنة ١٩٤٦ بأنه متى وصل الصندل إلى رصيف الميناء ، فإنه لا يقع على عاتق صاحب الصندل أن يقوم بوضع البضاعة على رصيف الميناء إذ تنتهى مرحلة النقل على الصندل بوصوله إلى رصيف الميناء(١) .

أما عبارة « ويعتبر كل قارب . . بمثابة تأمين منفصل .. » فإنه يشوبها بعض الغموض . على أنه يجب أن يفهم بها أن البضاعة التى توضع على كل قارب يجب أن تعامل كما لو كان كل قارب تغطيه وثيقة تأمين مستقلة(٢) ، أى تؤدى هذه العبارة إلى اعتبار كل قارب أو ما يماثله كوحدة مستقلة بالنسبة لأحكام التأمين البحرى ، مثل الإعفاء من بعض أخطار معنية أو ضمان الخسارة فيما يجاوز حداً معيناً ، كما أن التعويض عن الخسارة الكلية للبضاعة يمكن أن يدفع فيما يتعلق بالشحنة التى تهلك على كل قارب ، وبالنسبة للخسارة الكلية الحكمية Construction Total Loss (٣) ، فإنه يجوز إعلان التخلى فيما يتعلق بكل قارب على حدة(٤) .

أما عبارة « لا يجب أن يضار المستأمن بأى اتفاق يترتب عليه إعفاء

---

(١) قضية

Willim Sounes V.F.E. Walkers, Ltd., (1946) L.I.L. Rep., 646.

(٢) تشورلى وجايلز ص ٣٢٩

(٣) يقصد بالخسارة الكلية الحكمية ، التلف الذى يصيب نسبة كبيرة من البضاعة بحيث تصبح الكمية الباقية منها لا تفى بتحقيق الغرض الذى كان يمكن أن تؤديه كمية البضاعة كلها ، لذلك تصبح البضاعة فى هذه الحالة فى حكم الهالكة تماما .

(٤) دوفر تحليل شروط التأمين البحرى ص ١٢٩ .

أصحاب الصنادل من المسئولية ، فإنها تشير إلى قاعدة حلول المؤمن محل المستأمن فى حقوقه Subrogation . فالمؤمن الذى يدفع التعويض للمستأمن ، من حقه أن يحل محل الأخير فى جميع حقوقه قبل الغير ، ولهذا إذا هلكت البضاعة فى الصنادل بسبب إهمال أصحاب هذه الصنادل ، فإن المؤمن ، بعد أن يؤدى التعويض المستحق يستطيع أن يرجع على صاحب الصندل بما دفعه للمستأمن ، لأنه يحل محل هذا الأخير فى حقوقه بمجرد دفعه التعويض ، وقد أصبح من المألوف الآن أن يضع أصحاب الصنادل فى عقودهم شروطاً بإعفائهم من المسئولية المترتبة على الإهمال . وطبيعى أن يضر هذا الشرط بالمؤمن على البضاعة ، لأنه لن يستطيع أن يطالب بالتعويض بعد أن يؤديه إلى المستأمن . وقد يقول قائل بأن المؤمن يستطيع أن يتطلب من المستأمن الإفضاء إليه بمثل هذا الشرط ، على أساس أنه من البيانات الجوهرية التى يجب ذكرها فى وثيقة التأمين ، وأنه بالتالى يستطيع إبطال وثيقة التأمين إذا أخفى المستأمن عنه مثل هذا الشرط ، على أن شرط استبعاد المسئولية قد أصبح عاماً ، كما أصبح هذا القول غير جائز فى ظل عبارة شرط استعمال القوارب أو ما يماثلها التى تقول إن إعفاء أصحاب الصنادل من المسئولية لا يجب أن يؤدى إلى الإضرار بالمستأمن (١) .

هذا ويلاحظ أنه إذا كان التأمين البحرى يمتد لضمان ما قد يحدث للبضاعة نتيجة وقوع خطر من الأخطار أثناء وجودها فى القوارب أو الصنادل وهى فى طريقها إلى السفينة لشحنها ، فإنه لا يضمن هذه البضاعة أثناء وجودها فى هذه الصنادل فى انتظار وضعها على السفينة ، فالذى يضمنه التأمين فى حكم شرط ضمان أخطار الصنادل هو عملية نقل البضاعة فى هذه الصنادل إلى السفينة الناقلة وليس انتظار البضاعة فى هذه الصنادل ، حتى تصل السفينة التى يتم

---

(١) تشورلى وجايلز ، المرجع السابق ص ٢٢٨ – ٢٢٩ .

شحن البضاعة عليها أو فى انتظار أن يتم شحن البضاعة على السفينة (١) .

وعلى هذا يجب إذن ، حتى يضمن المؤمن عملية النقل على الصنادل ، أن يكون هذا النقل مباشراً Direct من الشاطئ إلى السفينة دون توقف (٢) .

١٥٢ – الخلاصـــة :

من كل ما سبق يتبين أن شرط استعمال القوارب وما يماثلها ليس سوى شرط مكمل لشرط من المخزن للمخزن ، ويترتب عليه امتداد ضمان المؤمن البحرى ، إلى مرحلة نقل البضاعة على القوارب أو الصنادل من الشاطئ إلى السفينة ، أو من السفينة إلى الشاطئ ، متى كانت السفينة لا تقف ملاصقة للشاطئ لظروف تتعلق بالميناء الذى ترسو فيه السفينة أو تتعلق بالسفينة ذاتها .

* * *

(١) ASP.R.M.C., 6, 1886-1890, 12

محكمة الاستئناف البريطانية فى سنة ١٨٨٦ فى قضية .
Houlder Brothes & Co, V. the Merchant Mar. Ins. Co. Ltd.
ومحكمة مارسيليا التجارية فى ٢٣ يوليو سنة ١٩٠٣ R.I.D.M. – ١٩ – ٤٠٢ . ريبير، القانون البحرى رقم ٢٧٣٣ ص ٧٠٨ وما بعدها .

(٢) رسالة لوج المشار اليها سابقا ص ٢٥ وما بعدها .

المبحث الثانى

امتداد التأمين البحرى فى التأمين على السفن

١٥٣ - كما يمتد التأمين البحرى إلى أحوال التأمين على البضاعة ، فإنه يمتد أيضاً إلى التأمين على السفن فى حالات لايكون التأمين فيها على السفينة بحرياً بحسب الأصل .

وأبرز صور هذا الامتداد فى العمل ، التأمين على السفينة أثناء البناء أو أثناء وجودها فى حوض جاف بقصد إصلاحها ، والتأمين على السفينة أثناء وجودها فى ميناء من الموانى ، إما بعد وصولها أو قبل شروعها فى رحلة ما .

وستتناول دراستنا فى هذا المبحث موضوعين : التأمين على السفينة أثناء البناء ، وهذا هو موضوع المطلب الأول . ثم نتكلم فى المطلب الثانى عن التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء .

المطلب الأول

التامين على السفينة اثنـــاء البنـــاء

١٥٤ - تعرف السفينة عادة بأنها منشأة بحرية تخصص للملاحة . فتتوقف طبيعة السفينة إذاً على الغرض الذى تخصص له ، ويتوقف تحقيق هذا على طريقة بنائها ، الذى يجب أن يأخذ شكلاً معيناً قابلاً لمقاومة أخطار البحر ويسمح لها بتأدية غرضها[1] .

ويستطيع بنّاء السفينة Shipbuilder أن يعقد تأميناً لضمان ما تتعرض

---

(١) ديبير فى الوجيز ، رقم ٣٣ ص ٢٣ .

له السفينة أثناء تشييدها ، وحتى يتم بناؤها وتعويمها بقصد تجربتها ثم تسلم إلى مالكها[1].

١٥٥ — وتقضى الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ بأنه :

« عندما تضمن السفينة فى مرحلة البناء أو التعويم ، أو فى أى رحلة مماثلة للرحلة البحرية بمقتضى وثيقة تأخذ شكل وثيقة التأمين البحرى ، فسوف تطبق نصوص هذا القانون كلما كانت واجبة التطبيق ، ولكن فيما عدا ما تقضى به هذه المادة فلن يعدل هذا القانون أو يؤثر على أى قاعدة قانونية واجبة التطبيق على أى عقد تأمين آخر غير عقد التأمين البحرى كما يعرفه هـــذا القانون »[2].

وعلى هذا قد يتم ضمان السفينة أثناء البناء بمقتضى وثيقة تأمين خاصة تأخذ شكل وثيقة التأمين البحرى ، وتطبق على أحكام هذا التأمين عندئذ قواعد التأمين البحرى .

ونلاحظ أن المادة الثانية من قانون التأمين البحرى الإنجليزى هى التى تتكلم عن امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، أى أن تطبيق أحكام التأمين البحرى على التأمين على السفينة فى أثناء البناء يكون بطريق الامتداد متى تم التأمين عليها بمقتضى وثيقة تأمين تأخذ شكل وثيقة التأمين البحرى .

وقد أصـــدر مجمع لندن لمكتتبى التأمين فى ٢٦ أبريل سنة ١٩٣٧ شروطاً خاصة لضمان نتائج أخطار بناء السفن . وتعرف هذه الشروط باسم Institute Clause for Builder's Risks ، كما أصـــدر المجمـــع شروطاً

---

(١) Mullins المرجع السابق ص ٢٧ تحت كلمة Buider's risk

(٢) Sec. 2. (2) Where a ship in Course of building or the launch of the ship Sor any adventure analogous to a marine adventure is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall thereto, but except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

أخرى تكميليــة لضمان ما يترتب على بعض أخطــار بناء السفن ، مثل الأخطار الحربية وأخطار الإضرابات التى تتعرض لها السفينة فى أثناء البناء وهى أخطار لا تشملها الشروط الأصلية الصادرة سنة ١٩٣٧ .

كما صدرت فى فرنسا فى ١٦ مارس ١٩٤٤ وثيقة تأمين خاصة بالتأمين على السفينة أثناء البناء ، وهى وثيقةمستقلة عن وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على السفينة . وتعرف هذه الوثيقة بوثيقة التأمين البحرى الفرنسية على السفينة أثنــاء البنــاء Police Française D'Assurance Maritime sur corps de navire en construction

وتتضمن هذه الوثيقة شروطاً بمقتضاها تضمن السفينة ضد الأخطار التى قد تحدث لها أثناء البناء .

١٥٦ ــ زمن الخطر فى التامين على السفينة أثناء البناء :

يبدأ ضمان الخطر فى هذا النوع من التأمين وفقاً لشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، منذ وضع قاعدة السفينة Keel بقصد بدء عملية البناء ، ويستمر ضمان الخطر حتى تمر السفينة بمرحلة الرحلات التجريبية Trial Trips وينتهى ضمان الخطر بتسليم السفينة إلى مالكها ، إذ أن السفينة لا تدخل فى ملكية صاحبها إلا بتسليمها إليه[١] .

وتحدد وثيقة التأمين الفرنســية على السفينة أثناء البناء بداية التأمين بالتاريخ الذى يحدده المتعاقدان فى الوثيقة ، ويستمر ضمان الخطر دون انقطاع حتى تسليم السفينة فى المكان ووفقاً للشروط المتفق عليها فى الوثيقة[٢] .

---

(١) دوفر تحليل شروط التأمين البحرى ص ٩٤ ، يلاحظ أن المقصود بالخطر هنا هو « التأمين » ذاته .

(٢) المادة السابعة من وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على السفينة أثناء البناء .
Les risques de l'assurance courent à partir de la date fixée Ci-après pour suivre et continuer, sans interruption, jusqu'à la livraison du navire par le constructeur au lieu et suivant les conditions determinées dans la police.

راجع ليرو وأوليف شرح وثيقة التأمين الفرنسية على السفينة رقم ٣٥٧ ص ٣٠٥ .

وقد حدد مشروع التأمين البحرى المقدم من جمعية القانون البحرى الفرنسية إلى لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ، موعد بدء التأمين فى التأمين على السفينة أثناء البناء بأن يكون ذلك منذ وضع قاعدة السفينة بقصد بدء عملية البناء[1] .

واحتفظت لجنة القانون البحرى بهذا المبدأ فى نص المادة الأولى فقرة ب من مشروعها ، إذ قررت جواز امتداد التأمين البحرى إلى السفن أثناء بنائها منذ وضع قاعدة السفينة بقصد الشروع فى بنائها ، ثم تقرر حذف هذه الفقرة من المادة ، ولم يظهر فى نصوص المشروع ما يحدد بدء سريان التأمين فى مثل هذا النوع من التأمين ، على أن المشروع النهائى نص فى الفقرة الثانية من المادة ٥٧ منه على جواز تطبيق نصوصه على التأمين على السفينة أثناء البناء متى اتفق الطرفان على ذلك[2] .

كما أجاز مشروع القانون البحرى المصرى فى المادة ٢/٣١١ ، أن تكون السفينة وهى فى دور البناء محلاً للتأمين والمقصود هنا طبعاً ، التأمين البحرى ، رغم أن النص أغفل ذلك .

١٥٧ — نطاق التامين فى التامين على السفينة اثناء البناء :

لما كان بناء السفينة مسئولاً عنها ، حتى يتم تسليمها إلى مالكها ، فإن مصلحته أن يعقد تأميناً على كل مراحل بناء السفينة حتى تمام تسليمها ، لهذا فإن التأمين على السفينة أثناء البناء يشمل كل الأخطار التى قد تحدث أثناء تشييد السفينة ، كما يشمل أيضاً أخطار تعويمها ورحلاتها التجريبية قبل أن يتم تسليمها إلى المالك ، ويكون أساس التأمين القيمة الكاملة للسفينة والمذكورة فى عقد

---

(١) وكان هذا هو نص المادة السادسة من هذا المشروع :

"Le navire en Construction peut faire l'objet d'une assurance maritime dès sa mise en chantier,,

راجع اعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ج ٦ ، ص ١٢ .

(٢) راجع مناقشات أعضاء اللجنة فى هذا الخصوص فى مجموعة اعمال لجنة تعديل القانون التجارى الفرنسى ج ٦ ، ص ٥٥ ، ص ١٢٨ .

البناء[1] . بيد أنه يلاحظ أن المؤمن لا يلتزم بدفع التعويض للمستأمن فى حالة مايصيب الأخير من ضرر إلا فى حدود قيمة ما تم فعلاً من عمل ، لا فى حدود قيمة السفينة المذكورة فى العقد[2] .

وتحدد شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، للتأمين على السفينة أثناء البناء ، نطاق هذا التأمين ، بحيث يضمن المؤمن نتائج جميع الأخطار بما فيها الحريق التى قد تحدث للسفينة وهى فى مرحلة البناء ، ويشمل التأمين جميع المواد التى تستعمل فى بناء السفينة فى أثناء وجود هذه المواد فى مصانع أو أحواض المستأمن أو على الأرصفة أو البراطيم أو القوارب وما يماثلها ، وجميع الأخطار التى قد تحدث أثناء نقل هذه المواد من وإلى المصانع أو السفينة ، أياً كان مكانها ، وجميع ما يحدث من خسائر وأضرار نتيجة سقوط الدعامات التى ترتكز عليها السفينة أثناء بنائها ، أياً كان سبب ذلك ، وجميع أخطار تعويم السفينة . كما يشمل هذا التأمين جميع أخطار الرحلات التجريبية سواء كانت السفينة مشحونة أم لا ، وجميع الأخطار التى تحدث للسفينة أثناء ذهابها أو عودتها من الرحلة التجريبية ، ولكن بشرط ألا تجاوز مسافة هذه الرحلات سواء فى الذهاب أو الإياب مائة ميل بحرى من مكان تشييد السفينة[3] .

وفى حالة فشل تعويم السفينة ، يتحمل المؤمن كل المصاريف المترتبة على إتمام التعويم[4] .

وبمقتضى نص المادة الثامنة من وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على السفينة أثناء البناء يضمن المؤمن جميع مراحل بناء السفينة سواء على الأرض أو أثناء التعويم أو أثناء وجودها فى الأحواض الجافة أو العائمة ، وأثناء تجربتها

---

(1) راجع Turner المرجع السابق ص ٥٢ .

(2) دوفر فى تحليل شروط التأمين البحرى ص ٩٤ .

(3) دوفر المرجع السابق ص ٩٥ .

(4) راجع الشروط ١ و ٢ و ٥ من شروط المجمع لضمان أخطار بناء السفن الصادرة سنة ١٩٣٧ ودوفر فى التأمين البحرى ص ٣٢٤ .

فى الميناء أو فى الأنهار أو البحر ، وعلى وجه العموم فى كل مكان أياً كان ، فى الحدود المنصوص عليها فى وثيقة التأمين(١) .

ويتضح مما سبق أن الأخطار التى تضمنتها وثيقة التأمين على السفينة أثناء البناء يمكن تقسيمها إلى مرحلتين : المرحلة السابقة على إتمام تعويم السفينة فعلاً ، والمرحلة اللاحقة لإنزال السفينة إلى المياه وقبل أن تسلم فعلا إلى مالكها(٢) .

١٥٨ – طبيعة التأمين على السفينة أثناء البناء :

يبين مما سبق أن القانون يجيز تطبيق أحكام التأمين البحرى على التأمين على السفينة أثناء البناء ، ويعتبر هذا فى رأى البعض امتداداً لنطاق التأمين البحرى ، أكثر فاعلية ، من امتداد التأمين البحرى إلى الأخطار البرية التابعة للرحلة البحرية(٣) . بيد أن تطبيق أحكام التأمين البحرى على التأمين على السفينة أثناء البناء مشروط بأن يتم التأمين على هذه السفينة بمقتضى وثيقة تأمين بحرى(٤) . وهذا هو ما يتم فعلاً الآن ، إذ تغطى السفينة أثناء البناء بمقتضى وثيقة تأمين بحرى(٥) ، ويترتب على اعتبار وثيقة التأمين التى يؤمن بمقتضاها على السفينة أثناء البناء وثيقة تأمين بحرى ، أنه يجب تفسير هذه الوثيقة كما تفسر وثيقة التأمين البحرى ، وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بتقدير مدى التعويض فى حالة وقوع ضرر بالمستأمن(٦) . كما يترتب على تطبيق قانون التأمين البحرى على مثل هذا النوع من التأمين وجوب تطبيق كل الأحكام القانونية التى يتميز بها التأمين البحرى فى هذا المجال ، وعلى وجه الخصوص ، السماح للمستأمن

---

(١) ليرو وأوليف شرح وثيقة التأمين على السفن رقم ٣٥٨ ص ٣٠٦ .

(٢) Huebner المرجع السابق ص ١٤٧ .

(٣) دوفر فى التأمين البحرى ص ٣٣٤ .

(٤) راجع سابقا رقم ١٥٥ وراجع الفقرة الثانيـــة من المادة الثانية من قانون التأمين البحرى الانجليزى سنة ١٩٠٦ .

(٥) تمبلمان ، المرجع السابق ص ١ ، ٢ وتتم هـــذه التغطية كما ســـبق أن ذكرنا فى انجلترا بمقتضى شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين وفى فرنسا بمقتضى وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على السفينة أثناء البناء .

(٦) دوفر فى التأمين البحرى ص ٣٣٤ .

(وهو هنا بنَّاء السفينة) بالتخلى عند وقوع الكارثة ، وفى الحالات التى يجوز فيها التخلى قانوناً .

من هذا يتبين أن التأمين على السفينة أثناء البناء ، يجوز أن يأخذ شكل وثيقة تأمين بحرى ، وهو ما يحدث دائماً فى العمل ، وأنه متى ضمن هذا التأمين وثيقة تأمين بحرى ، فإنه يتعين تطبيق أحكام التأمين البحرى عليه .

على أنه إذا كانت الأمور فى العمل تسير على ذلك ، فإن جواز تضمن عقد التأمين على السفينة أثناء البناء وثيقة تأمين بحرى ، يجب التحقق من صحته من الناحية القانونية البحتة .

ولا يجوز — لأول وهلة — أن يعترض على هذا البحث بأنه اجتهاد فى موضع النص ، لا محل له ، تأسيساً على أن الفقرة الثانية من المادة الثانية لقانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ تعتبر التأمين بحرياً فى هذه الحالة ، إذ أن نص هذه الفقرة لا يعتبر مثل هذا التأمين بحرياً إلا متى تم فى شكل وثيقة تأمين بحرى ، عندئذ يجب تطبيق أحكام قانون التأمين البحرى عليه ، لهذا فإن نقطة البداية فى بحثنا هذا ، كما بينا آنفاً ، هو البحث فى جواز أن يتضمن هذا التأمين وثيقة تأمين بحرى ، وهو ما يسير عليه العمل فى إنجلترا وفرنسا .

وهذا الحكم — فى نظرنا — يجب أن يتحدد فى ضوء الحكم على طبيعة الخطر محل هذا التأمين ، هل هو خطر بحرى أم لا ؟ سواء كان هذا الخطر بحرياً بحسب الأصل ، أو بحرياً بطريق الامتداد . فإذا ما انتهينا إلى تحديد طبيعة الخطر محل التأمين ، جاز أن نقول إن مثل هذا التأمين يعتبر بحرياً أم لا يعتبر ، ومن ثم هل يصح أن يتم بمقتضى وثيقة تأمين بحرى ، وبالتالى تطبق عليه أحكام التأمين البحرى .

١٥٩ — يرى الأستاذ ريبير أن تحديد طبيعة الخطر فى هذه الحالة يثير صعوبة ، على أنه متى كانت السفينة عائمة ، فإن الخطر هنا يعتبر بلا شك خطراً بحرياً ، ويمكن أن تعتبر كذلك أيضاً ، الأخطار الخاصة بتعويم السفينة فى المياه إذ أنه ليس فى القانون البرى نظام مماثل لتعويم السفينة . ولكن

عندما تكون السفينة لم تزل فى الترسانة بقصد بنائها ، فإنه يجب أن نوسع كثيراً من فكرة التأمين البحرى ، حتى تطبق قواعده على منشأة سيكون لها فيما بعد الوصف القانونى للسفينة ، ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة . فامتداد التأمين البحرى يجب أن يصل إلى تطبيق أحكامه على الأجزاء المخصصة لبناء السفينة والتى لا تزال فى الترسانة بقصد بناء السفينة قبل استعمالها .

فخلاصة رأى ريبير ، أنه يريد أن يبرر ما يسير عليه العمل من اعتبار التأمين على السفينة أثناء البناء بحرياً ، وذلك بقوله إن الخطر يعتبر بحرياً بطريق الامتداد إذ أن السفينة لا تكون وهى فى دور البناء قد أصبحت سفينة بعد ، على أن التأمين عليها يجب اعتباره بحرياً باعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة ، وأن التأمين فى هذه الحالة يضمن كل الأجزاء المخصصة لبناء السفينة .

بيد أن هذا كله لا يمنع فى نظر ريبير من إمكان عقد تأمين برى على السفينة فى هذه الحالة متى فضله مالك السفينة أثناء البناء على التأمين البحرى ، كما لو عقد مثلاً تأميناً ضد الحريق على السفينة أثناء البناء[1] .

١٦٠ — أما الأستاذ لوج Louge فيذهب إلى أبعد من ذلك ، إذ يرى أن التأمين على السفينة أثناء بنائها فى الترسانة ، لا يشمل التأمين على السفينة ذاتها فحسب ، وإنما أيضاً على المواد التى تدخل فى بنائها ، ويقوم المؤمن البحرى بإجراء هذا النوع من التأمين ، إذ يعتبر هذا التأمين فى نظره بحرياً ولو لم تكن عملية البناء ذاتها قد بدأت ، إذ أن القطع المعدنية التى تستخدم فى بناء السفينة والتى تصنع فى مصانع المعادن لم تخلق إلا لكى توضع فى سفينة بحرية ، لهذا لا يمكن التمسك بالقول بعدم بحرية هذا التأمين ، بأن البناء لم يبدأ بعد ، طالما أن القطع التى يجب أن تكون من السفينة موجودة ، ولا يهم المكان الذى تشغله هذه القطع مؤقتاً ، ومادمنا نعترف للتأمين على السفينة أثناء البناء بالصفة البحرية ، فإن التأمين ضد أخطار التعويم يعتبر بحرياً من باب أولى . ومن

(١) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٤٩٨ ص ٤٩٠ .

الطريف أن نلاحظ أن المشرع ذاته قد اعتبر السفينة أثناء البناء لها وصف السفينة قانوناً بالنسبة لقانون الرهن البحرى[1] .

كما يرى الأستاذ دى سميه أن السفينة أثناء البناء يمكن أن تكون محلا لتأمين بحرى إذ للسفينة أثناء البناء الوصف القانونى للسفينة ، وإن كان صحيحاً أنها لا تتعرض لأخطار الملاحة فإن صفتها القانونية تبرر امتداد الأحكام الخاصة بالتأمين البحرى[2] .

١٦١ — وعندى أن هذا التأمين لا يمكن أن يعتبر بحرياً ، لأن الخطر محله لا يعتبر بحرياً ، لا بصفة أصلية ولا بطريق الامتداد .

فهو ليس خطراً بحرياً بصفة أصلية إذ رأينا أن معيار الخطر البحرى الأصلى هو حدوث هذا الخطر أثناء رحلة بحرية[3] ، والخطر هنا لا يحدث أثناء رحلة بحرية ، كما أن السفينة أثناء البناء لا تتعرض وهى فى هذا الدور للأخطار الاستثنائية التى تتعرض لها السفينة فى البحر[4] .

كما لا يعتبر الخطر محل التأمين على السفينة أثناء البناء بحرياً ، بطريق الامتداد ، لأن الخطر من هذا النوع يجب أن يكون مترتباً على رحلة بحرية وتابعاً لها [5]، وليس الخطر هنا كذلك .

ولا يمكن إلحاق صفة البحرية بهذا التأمين ، لمجرد أن السفينة بعد بنائها وأثناء تعويمها أو قيامها برحلات تجريبية ، قد تتعرض لأخطار بحرية ، لأن الأخطار البحرية التى تتعرض لها السفينة فى هذه الحالة ، ليست هى محل التأمين الأصلى ، وإنما محل التأمين الأصلى هو ماتتعرض له السفينة أثناء بنائها من أخطار ، أما أخطار التعويم أو الرحلات التجريبية فليست سوى خطر

---

(١) لوج Louge فى رسالته المشار اليها سابقا رقم ٢٧ الى رقم ٣٠ ص ٢٧ وما بعدها .

(٢) دى سميه فى الجزء الأول رقم ١٩٥ ص ٢١٩ .

(٣) راجع سابقا رقم ١٠٦ وما يليه .

(٤) راجع دانجون ، المرجع السابق رقم ١٥٥٢ ص ٤٢٨ .

(٥) راجع سابقا رقم ١٢٦ وما يليه .

تابع لمحـــل التأمين الأصلي الذى لا يعتبر بحرياً كما رأينا لا بحسب الأصل ولا بطريق الامتداد ، ولا يمكن بداهة أن يلحق الأصل بالفرع ، إذ الصحيح أن الفرع هو الذى يتبع الأصل ولا عكس .

ومن ناحية أخرى ، فإنه لا صحة لما ذهب إليه دى سميه ، من أن السفينة تكتسب هذا الوصف أثناء البناء ، لهذا فإن التأمين عليها يجب اعتباره بحرياً لهذا السبب إذ أن التأمين لا يعتبر بحرياً وفقاً لصفة الشىء المؤمن عليه ، وإنما وفقاً لطبيعة الخطر محل التأمين ، فقد تكون المنشأة النهرية محلاً لتأمين بحرى ، متى مارست الملاحة البحرية فعلاً وتعرضت للأخطار البحرية .

ومن ناحية أخرى فإن المنشأة لا تعتبر سفينة إلا من الوقت الذى ينتهى فيــه بناؤها وتصبح صالحة للملاحة البحرية ويجوز حينئذ أن تكون محلاً للعمليات القانونية البحرية كالرهن البحرى والبيع والتأمين البحرى .

فالسفينة وهى فى دور البناء لا تعتبر سفينة بالمعنى القانونى للكلمة قبل تمام بنائها ، إلا أن القانون يعاملها معاملة السفينة من ناحية الرهن البحرى [1] فيجوز رهن السفينة وهى فى دور الإنشاء وذلك لتيسير الائتمان البحرى للمجهز والبنّاء على السواء .

على أنه يلاحظ أن تطبيق هذه القاعدة مقصور على حالة الرهن البحرى ولا تتعداها إلى العمليات القانونية البحرية الأخرى ، إذ يؤخذ فى هذه الحالة بنية المالك فى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية عندما يتم بناؤها ، على أن هذا التخصيص ليست له إلا صفة مؤقتة ولا يخلع على المنشأة وصف السفينة إلا من أجل هذا الغرض وحده فلا تسرى عليه الأحكام الأخرى المقررة للسفن [2] .

---

(١) القانون الفرنسى فى هذا الشأن صادر فى ١٠ يوليو ١٨٨٥ والقانون المصرى رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ يأخذ بنفس المبدأ فى المادة ١٥ منه . مصطفى طه المرجع السابق ج ١ ، رقم ٧٦ ص ٧٧ وما بعدها .

(١) نقض فرنسى فى ٢٢ يوليو ١٨٩٦ دالوز ١٨٩٦ - ١ - ٥٦٠ .

ويلاحظ أن مثل هذه المنشأة فى طور البناء تعتبر سفينة حكماً لا فعلاً ، أى تعتبر سفينة من باب الافتراض فقط . ولذلك تجب معاملتها بهذا الوصف فى الحدود التى ورد بها نص قانونى ، وبدون توسع[1] .

١٦٢ ـ الخلاصة :

من كل ماسبق يتضح أن التأمين على السفينة أثناء البناء لا يجوز اعتباره تأميناً بحرياً ، إذ أن الخطر محله ليس بحرياً ، فهذا التأمين وإن كان يتم فى العمل بمقتضى وثيقة تأمين توصف بأنها بحرية ، إلا أن هذه الوثيقة فى الواقع وثيقة تأمين خاصة بالسفينة فى مرحلة البناء ، وليست وثيقة تأمين بحرية بالمعنى الفنى . فالتأمين إما أن يتم وفقاً لشروط خاصة بالتأمين على السفينة أثناء البناء وهى شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، وإما أن يتم وفقاً لوثيقة التأمين البحرى الفرنسية للتأمين على السفينة أثناء البناء والتى ليس لها فى الواقع من صفة البحرية سوى الاسم .

فاستخدام وثيقة تأمين فى هذا النوع من التأمين ، مختلفة تماماً عن وثيقة التأمين البحرى ، إنما يبرره الطبيعة الخاصة للخطر محل هذا التأمين ويؤيد ماذهب إليه من أن التأمين فى هذه الحالة لايعد بحرياً ، وإنما هو تأمين خاص وجدت له وثيقة خاصة لتضمن هذه المنشآت ضد ماتتعرض لها من أخطار فى هذه المرحلة .

المطلب الثانى

التأمين على السفينة فى أثناء وجودها فى الميناء

١٦٣ ـ قد توجد السفينة فى الميناء لأحد سببين :

(١) إما بسبب مرورها على هذا الميناء أثناء رحلتها باعتباره ميناء متوسطاً وتقف السفينة فى هذا الميناء المتوسط لأغراض شتى . فإما أن يكون ذلك

---

(١) على جمال الدين ، المرجع السابق رقم ٤٥ ص ٢٦ .

بقصد التزود بالوقود أو بالتموين اللازم لمن فيها ، أو بقصد إنزال ركاب أو استقبال آخرين ، أو لتفريغ بضاعة أو شحن بضاعة .

٢) وإما أن توجد السفينة فى الميناء بعد وصولها إلى نقطة نهاية الرحلة ، وبقصد التأهب لرحلة العودة .

وعندما توجد السفينة فى ميناء ما ، وتبقى فيه بعض الوقت ، فإنها قد تتعرض خلال ذلك لوقوع أخطار تؤدى إلى إلحاق أضرار بها .

لهذا فإنه من مصلحة المجهز أن تكون السفينة أثناء وجودها فى الميناء مؤمناً عليها ضد ما قد يصيبها من أضرار نتيجة وقوع خطر ما من الأخطار التى تتعرض لها أثناء رسوها فى أحد الموانى .

ومن المهم أن نلاحظ أن هذا التأمين قد يأخذ إحدى صورتين :

أ) إما بالاتفاق صراحة فى وثيقة التأمين الأصلية على استمرار التأمين البحرى على السفينة أثناء رسوها فى أحد الموانى ، ونطاق سريان هذا الاتفاق فى الواقع هو وجود السفينة فى ميناء متوسط قبل بلوغها ميناء الوصول ، ويجوز هذا الاتفاق سواء فى التأمين بالرحلة أو فى التأمين لمدة معينة ، طالما أنه فى الحالة الأولى يكون الميناء الذى تقف فيه السفينة داخلاً فى حدود خط سيرها المحدد فى وثيقة التأمين على الرحلة . أما فى الحالة الثانية فيجب أن تكون فترة وقوف السفينة فى الميناء داخلة فى النطاق الزمنى للتأمين لمدة معينة .

ويلجأ المستأمن عادة إلى هذه الصورة من التأمين متى كانت فترة وقوف السفينة فى ميناء ما قصيرة نسبياً[1] .

ب) وقد يتم هذا التأمين بوثيقة مستقلة ، هى وثيقة التأمين على أخطار الميناء Port Risk Policy ، وتحدث هذه الصورة فى العادة عندما ينتظر أن تبقى السفينة فى ميناء الوصول فترة من الوقت قبل بدء رحلة جديدة . بيد أنه قد يتم التأمين فى هذه الصورة بالنسبة لحالة وجود السفينة فى ميناء

(١) دوفر فى تحليل شروط التأمين ص ١٠٤ .

متوسط بمناسبة مرورها على هذا الميناء ، وفى هذه الحالة يقف سريان التأمين الأصلى ؛ ويفضل المجهز هذه الصورة من التأمين فى هذه الحالة بقصد الاقتصاد فى قسط التأمين(١)، إذ يكون قسط التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء أقل من قسط التأمين على السفينة أثناء الرحلة البحرية ، نظراً لما تتعرض له السفينة فى الحالة الأخيرة من أخطار أكثر جسامة . هذا ولا يتصور أن تتم هذه الصورة من التأمين إلا لمدة معينة تحدد فى وثيقة التأمين .

وقد أصدر مجمع لندن لمكتتبى التأمين شروطاً للتأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء . وتعرف هذه الشروط باسم Institute Time Clauses-Hulls Port Risks

١٦٤ ــ نطاق التأمين :

يشمل هذا التأمين ، بطبيعة الحال ، كل ما قد يصيب السفينة من أضرار نتيجة تحقق ضرر ما فى أثناء وجودها فى ميناء ما .

ويجب فى هذا النوع من التأمين تحديد المقصود بالميناء على وجه الدقة ، لأنه يعتبر نطاق ضمان المؤمن .

ويلاحظ أن تحديد المقصود « بميناء ما » وفقاً للعرف التجارى ، قد يختلف أحياناً عن تعريف هذا الميناء بالمعنى القانونى ، وفى هذه الحالة يجب أن يغلب التعريف التجارى(٢) .

هذا ويتفق عادة فى هذا النوع من التأمين على أن يشمل — ليس فقط بقاء السفينة فى ميناء ما — وإنما أيضاً تحركات السفينة فى حدود هذا الميناء(٣) .

وفى قضية تتلخص وقائعها فى أن سفينة كانت مؤمناً عليها أثناء وجودها فى ميناء أو موانى أو فى مكان أو أماكن فى New Caledonia ، وفى حدود النطاق الجغرافى لهذه الجزيرة ، وبينما كانت السفينة فى طريقها إلى أحد الموانى فى هذه الجزيرة ، ارتطمت بصخرة ، فترتب على ذلك إلحاق أضرار بها . حكمت محكمة King's Bench بأنه يجب أن يعرض المقصود بعبارة (مكان

---

(١) نفس الموضع .

(٢) راجع Mullins تحت كلمة Geographical Terms ص ١١٩ .

(٣) راجع Mullins تحت كلمة Port Risk Policy ص ١٩٨ .

أو أماكن) مع عبارة (ميناء أو موانى) وهى تعنى أى مكان تكون السفينة قد وصلت إليه ، وذلك لغرض ما غير مجرد مرور السفينة فى طريقها إلى نقطة أخرى ، وبذلك لا تكون السفينة فى هذه الحالة فى ميناء أو موانى أو فى مكان أو أماكن فى New Caledonia بالمعنى المقصود فى وثيقة التأمين ، وبهذا فلا يضمن المؤمن ما حدث للسفينة هذه الحالة[1].

ويستمر سريان هذا التأمين ، طالما أن السفينة لا تزال باقية فى حدود الميناء الذى يتفق على ضمان السفينة فى أثناء رسوها فيه .

وينتهى سريان التأمين برفع مرساة السفينة استعداداً للرحلة[2] . وقد استقر القضاء الإنجليزى على هذا المعنى ، وقد عرضت عليه قضية تتلخص وقائعها فى أن السفينة Sunlight كانت مؤمناً عليهـا ضد أخطار الميناء ، وبينما كانت هذه السفينة تتأهب للرحلة بجرها بوساطة قاطرة Tug إلى البحر ، ارتطمت بالقاع ، مما ألحق بها أضراراً عوضتها شركة التأمين ، وكانت هذه الأخيرة مرتبطة مع المدعى عليه بعقد إعادة تأمين فطلبت منه دفع المبلغ الذى أدته إلى المستأمن على السفينة ، فرفض المدعى عليه تأسيساً على أن الأضرار التى أصابت السفينة لم تنتج عن خطر من أخطار الميناء ، وأن التأمين يقتصر على هذه الأخطار حيث انتهى سريانها بمجرد رفع مرساة السفينة unmoored . وقد أخذت المحكمة فعلاً بوجهة نظر المدعى عليه وبنت حكمها على أن الخطر فى وثيقة التأمين على السفينة ضد أخطار الميناء ينتهى ببدء السفينة المؤمن عليها رحلتها ، وتبدأ الرحلة عندما تعد السفينة وتجهز للسير فى البحر ، وتكون مزودة بأوراق السفر وعليها جميع بحارتها وشحنتها ، وبدأت فى الإبحار ولم تكن بعد راسية فى الميناء ، استعداداً للرحلة[3]. فالتأمين ينتهى هنا بترك السفينة

---

(١) قضـــية
Maritime Insurance Company, Ltd. V. Alianza Insurance Co. of Santander, (1907) 2. K.B., 660.

(٢) ارنولد ، المرجع السابق رقم ٥٣٧ ص ٥٠٦ .

(٣) قضـــية
Mersey Mutual Underwriting Association, Ltd. V. Poland, (1910) 15 Com. Cas., 205.

لمرساها لتبدأ رحلتها ، ولكن التحرك فى محيط الميناء مسموح به [1] ، فلايترتب عليه انتهاء التأمين .

١٦٥ ــ طبيعة التامين :

يجب للحكم على طبيعة هذا التأمين . أن نفرق بين صورتيه ، فهو يعتبر تأميناً بحرياً بطريق الامتداد متى كانت وثيقة التأمين تضمن رحلة بحرية بحسب الأصل ويتفق فيها فى ذات الوقت على ضمان الفترة التى تبقى فيها السفينة فى ميناء من الموانى أثناء رحلتها ، وذلك تأسيساً على أن الفترة التى تقف فيها السفينة فى هذا الميناء تعتبر تابعة لرحلة بحرية . وعلى ذلك إذا تضمنت وثيقة التأمين الاتفاق على ضمان كل الفترة التى تبقى فيها السفينة فى ميناء ما ، فإن المؤمن البحرى يضمن ما يحدث للسفينة من ضرر أثناء وجودها فى الميناء ، نتيجة غطسها فى المياه بسبب فتح صنبور إطفاء الحريق بطريقة غير عادية ، متى كان ذلك قد حدث بسبب خطأ حارس السفينة وكانت وثيقة التأمين البحرى الأصلية على السفينة تضمن ما يترتب على خطر « أخطاء الربان والبحارة »Baraterie[2].

وحكم بأنه متى كانت شروط وثيقة التأمين يتبين منها أن الأضرار التى تحدث للسفينة عندما تكون فى الميناء ، يضمنها التأمين ، فإن مسئولية المؤمن تبقى حتى ولو لم تكن السفينة فى الرحلة ، ولكن لا يترتب على ذلك تعديل نطاق هذه المسئولية فى هذا الوقت الذى توجد فيه السفينة فى الميناء[3] .

وقد جاء فى التعليق على هذا الحكم أن الاتفاق على استمرار التأمين البحرى أثناء بقاء السفينة فى الميناء ليس له من أثر سوى امتداد فترة التأمين دون تعديل فى الأخطار التى يغطيها هذا التأمين . مثل ذلك كمثل وجود شرط

---

(١) دوفر فى التامين البحرى ص ١٢٣ و ص ١٢٤ .

(٢) استئناف باريس فى ٢٠ أكتوبر ١٩٢٧ ملحق دور ــ ٦ ــ ٥٥ .

(٣) نقض فرنسى عرائض فى ٢١ يناير ١٩٣٦ دور ــ ٣٥ ــ ٢٦٢ .

« من المخزن للمخزن » الذى لايؤدى إلا إلى مدفترة التأمين ، دون أن يضيف أخطاراً جديدة إلى الأخطار المغطاة فى وثيقة التأمين[1] .

أما إذا كان التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء يتم بوثيقة تأمين مستقلة بحيث يكون محل التأمين أصلاً ، الأخطار التى قد تحدث للسفينة فى الميناء ، فإن هذا التأمين فى نظرنا لا يعتبر بحرياً ، لا بصفة أصلية ولا بطريق الامتداد ، إذ ليس محله ضمان أخطار بحرية ، لأن الأخطار التى تحدث للسفينة وهى فى الميناء لاتعد أخطاراً بحرية لأنها لاتحدث أثناء رحلة بحرية ، كما أن هذا التأمين ليس بحرياً بطريق الامتداد لأن الأخطار محله ليست تابعة لرحلة بحرية .

وعلى هذا إذا عقد تأمين على سفينة أثناء وجودها فى الميناء ضد خطر الحريق مثلاً ، فإن هذا التأمين لا يعتبر بحرياً ، وإنما يعتبر تأميناً برياً ضد الحريق[2] .

لذلك فإنه متى خرجت السفينة عن حدود المينـــاء الذى توجد فيه فلا يضمن المؤمن ما حدث لها إذا غادرت الميناء إلى المياه ، لأن الأصل فى هذا التأمين أنه غير بحرى . وتطبيقاً لذلك عرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أن المدعى قام بالتأمين على سفينة ضد خطر الحريق لدى المدعى عليهم بمقتضى وثيقة تأمين على جسم السفينة وملحقاتها وما عليها من شحنة فى أثناء وجودها فى حوض فيكتوريا بلندن Victoria Docks [3] مع حرية السفينة فى الذهاب إلى الحوض الجاف ، والسماح لها بإشعال النار فى مراجلها مرة أو مرتين فى مدة التأمين ، بيد أنه لم يكن هناك حوض جاف لصيقاً بحوض فيكتوريا ، بل حوض عائم يطلق عليه اسم :

---

(١) دور ، جزء ٣٥ ص ٢٧٠ وراجع فى شرط من المخزن للمخزن سابقا رقم ١٤٥ .

(٢) راجع رسالة لوج Louge المشار اليها سابقا رقم ٧٤ ص ١٠٢ وما بعدها .

(٣) يقسم ميناء لندن الى أحواض تستقر فيها السفن بعد وصولها الى هذا الميناء ويطلق على كل حوض اسم معين يعرف به ، ويجب أن يكون من المعلوم للسفينة الحوض الذى ستستقر فيه قبل وصولها الى الميناء .

The Thames Graving Dock ملاصق لفيكتوريا وتجرى فيه الإصلاحات التى تجرى عادة فى الحوض الجاف ، مع ملاحظة أن هناك إجراءات وقائية ضد الحريق سواء فى حوض فيكتوريا أو فى الحوض العائم ، على أن السفينة كانت أكبر من أن يسعها هذا الحوض الأخير . لهذا قطرت السفينة من حوض فيكتوريا إلى أقرب حوض جاف ملائم لها ، وخلعت عجلات الدفة من السفينة فى حوض فيكتوريا ، حتى تمكن السفينة من الذهاب إلى الحوض الجاف ، وبعد إتمام الإصلاحات فى الحوض الجاف وخروجها منه ، أخذت السفينة إلى شمندورة[1] ، فى نهر التيمز Thames على بعد مئات من الياردات من الحوض الجاف ، ورست السفينة هناك لمدة عشرة أيام حتى يتم استبدال عجلات دفتها ، وهذا الإجراء يتبعه عادة بناءو السفن ولكن كان يجب قطرها مباشرة إلى حوض فيكتوريا ، ويتم استبدال عجلات دفتها هناك ولو كانت تكاليف ذلك أكثر . وأثناء رسو السفينة فى التيمز احترقت وطالب « المدعى » المدعى عليهم بتعويض الضرر ، على أن المحكمة قضت بأن السفينة كانت مغطاة أثناء وجودها فى الحوض الجاف وأثناء ذهابها إليه وعودتها منه ولكنها لا تغطى فى الفترة التى رست فيها فى نهر التيمز لغرض لا يتصل بعبورها إلى هذا الحوض[2] .

وعلى هذا فإن التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء متى تم بوثيقة مستقلة ، فإنه لا يضمن سوى بقاء السفينة فى هذا الميناء ، وما قد يحدث لها نتيجة أخطار تقع فى هذا المكان فقط ، وفى فترة بقائها فى الميناء ، وهو بهذا لا يعتبر تأميناً بحرياً .

ومع ذلك يبدو أن المشروع الفرنسى لقانون التأمين البحرى يعتبر هذا النوع من التأمين بحرياً ، وتسرى عليه أحكام التأمين البحرى ، إذ قضت

---

(١) الشمندورة بالمعنى البحرى هى جسم عائم يثبت فى الميــــاه ، لارشاد السفن أو تحذيرها .

(٢) قضية
Pearson V. The Commercial Union Assurance Co., (Exchequer Chamber, 1873) ASP.R.M.C., 2, 1873-1876, 160.

المادة ٥٧ منه بأن تطبق نصوص المشروع ، على السفينة المؤمن عليها فقط لمدة بقائها فى الموانى أو المراسى ، أو أى مكان آخر ، سواء كانت السفينة عائمة أو فى الحوض الجاف . أى متى تم التأمين بمقتضى وثيقة مستقلة على السفينة أثناء وجودها فى الميناء ، فإن هذا التأمين يخضع لأحكام التأمين البحرى .

أما مشروع القانون البحرى المصرى ، فقد نصت المادة ٢/٣١١ منه على أنه يجوز أن يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة فى أحد الموانى ، أو المراسى ، أو الأحواض الجافة ، أو أى مكان آخر . فهو لم يستخدم عبارة المشروع الفرنسى . من حيث النص على تطبيق قواعد التأمين البحرى على السفينة فى هذه الحالة ، وإنما أجاز التأمين على السفينة فى هذه الظروف ، ولكنه من المفهوم طبعاً ، أنه طالما أن المشروع بصدد وضع قواعد للتأمين البحرى ، فإن المقصود هنا هو إجازة التأمين البحرى على السفينة أثناء وجودها فى الميناء وتطبيق قواعد التأمين البحرى على مثل هذا التأمين .

الباب الثاني

الخَطَرُ من حَيْث ضمان أو استِبعَاد نَتائجه

١٦٦ — تمهيـــد :

رأينا فى الباب السابق أن التأمين البحرى ، هو الذى يكون محله ضمان ما يترتب على حدوث خطر بحرى ، وعرفنا من دراستنا لهذا الخطر ، المقصود به قانوناً ، ويقصد بالخطر البحرى ، الخطر الذى يتحقق أثناء الرحلة البحرية . كما رأينا أحوال إمتداد التأمين البحرى إلى أخطار ليست بحرية بحسب الأصل . وباختصار فإننا قد درسنا الأخطار التى يشملها التأمين البحرى .

ولما كان الخطر الذى يجب أن يكون محلا للتأمين البحرى ، هو الخطر الاستثنائى وغير المتوقع ، وهذا أمر طبيعى ، إذ أن هاتين الصفتين من خصائص عنصر الخطر فى التأمين البحرى ، فلا يضمن المؤمن إذن الحوادث العادية التى يجب أن تتعرض لها كل سفينة خلال رحلتها البحرية .

بيد أنه لا يكفى أن يكون الخطر محل التأمين البحرى ذا صفة استثنائية ، بل يجب أن تكون نتائجه أيضاً كذلك ، وإلا فلا يضمن المؤمن البحرى هذه النتائج . مثال ذلك : يعتبر جنوح السفينة حادثاً استثنائياً ، ولكن إذا كانت نتائجه غير عادية فلا مطالبة للمستأمن قبل المؤمن[1] .

وقد يكون الخطر ذا طابع استثنائى ، ومع ذلك لا يضمن المؤمن نتائجه متى كان المؤمن قد استبعد ضمان نتائج هذا الخطر .

وعلى هذا فلايضمن المؤمن سوى ما يترتب من نتائج ، على أخطار مضمونة Covered Risks فلايسأل عن نتائج الأخطار المستبعدة [2] Excluded Risks .

---

(١) فيليبس ، المرجع السابق رقم ١٠٨٦ ص ٦٢٤ وما بعدها .

(٢) يستعمل العمل دائما ، للدلالة على المعنى الذى نقصده من هذا الباب ، اصطلاحى الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة ، ولكن الصحيح قانونا أن تقول الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها والأخطار التى يستبعد المؤمن ضمان نتائجها ، اذ أن المؤمن لا يضمن الخطر فى حد ذاته وانما نتائجه . وننبه هنا الى اننا قد نستعمل أحيانا فى هذا الباب الاصلاحين العمليين كلما اضطررنا لذلك .

ولضمان الأخطار واستبعادها مصدران : القانون ، والاتفاق ، أي النصوص القانونية التي تحكم التأمين البحرى ، أو وثائق التأمين البحرية .

على أن الضرر لا يحدث دائماً نتيجة تحقق خطر واحد ، بل قد يسهم أكثر من خطر فى وقوع الضرر ، ولا يثير الأمر صعوبة إذا كان تحقق الضرر جاء نتيجة وقوع أكثر من خطر مضمون ، أما إذا أسهم فى وقوع الضرر خطر مضمون وآخر مستبعد فأيهما يعتبر أساس وقوع الضرر ، حتى يمكن القول إن المؤمن يضمن أو لا يضمن ما حدث ؟ وتثير هذه المسألة فكرة تزاحم الأخطار ، إذ أن التزاحم لا يكون إلا بين ضدين ، والضدان فى حالتنا هما الخطر المضمون والخطر المستبعد ، اللذان يشتركان فى إحداث الضرر .

وستكون هذه الأمور موضوع دراستنا فى هذا الباب الذى نقسمه إلى فصلين : نتكلم فى الأول عن مصادر ضمان المؤمن البحرى للأخطار فى التأمين البحرى. أما الفصل الثانى فنبحث فيه إسهام أكثر من خطر فى إحداث الضرر .

الفصل الأول

مصادر ضمان المؤمن للخطر فى التأمين البحرى

١٦٧ — ليس تحقق الخطر فى حد ذاته هو ما يصيب ذمة المستأمن بافتقار ، إذ قد يقع الخطر دون أن يترتب عليه ضرر ما ، فلا يدفع المؤمن فى هذه الحالة أى مبلغ إلى المستأمن . أما إذا ترتب على تحقق الخطر أن أصيب المستأمن بضرر فى أمواله ، فإن المؤمن يضمن هذا الضرر أياً كانت قيمته ، ولكن فى الحدود المتفق عليها فى عقد التأمين .

معنى هذا إذن أن المؤمن لا يضمن الخطر فى حد ذاته ، وإنما يضمن ما يترتب عليه من نتائج [1] ، فالأخطار لا تكون مضمونة إلا بالقدر الذى تحدثه من ضرر للمستأمن . لهذا فإننا عندما نستعمل ، وفقاً لما جرى عليه العمل ، عبارة الأخطار المضمونة أو الأخطار المستبعدة ، فإن المقصود بذلك أنه متى تحقق ضرر للمستأمن ، وكان هذا الضرر نتيجة خطر معين ، فإن المؤمن لا يلتزم دائماً بتعويضه إلا متى كان الطرفان قد اتفقا على ضمان نتائج هذا الخطر .

١٦٨ — لذلك فإن لتحديد المقصود قانوناً بالضرر أهمية قصوى ، بيد أنه ليس المجال هنا لمثل هذا التحديد . ومع ذلك فإنه لا يفوتنا أن نشير إلى بعض الأمور الهامة فى هذا الصدد .

---

(١) راجع هامش رقم (١) فى الصحيفة السابقة .

(١) الضرر Damage إما أن يكون خسـارة كلية Total loss أو خسارة جزئية Partial loss . والخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية حقيقية Actual total loss ، وقد تكون خسـارة كلية حكمية Constructive total loss . ويقصد بهذه الأخيرة حالتان : الأولى عندما يتم التخلى عن الشىء المؤمن عليه تبعاً لما يبدو من أن خسارته الكلية الحقيقية ستقع لا محالة . والثانية ، إذا كان لا يمكن إنقاذ الشىء المؤمن عليه من الخسارة الكلية الحقيقية بدون نفقات قد تجاوز قيمته عندما يتم صرف هذه النفقات عليه (المادة ٦٠ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦) . أما الخسارة الجزئية فإما أن تكون خسارة كلية للجزء Total loss of part ، أى عندما يهلك تماماً جزء من البضاعة المؤمن عليها ، أو تكون خسارة خصوصية (عوارية خصوصية) Particular average[١] .

(٢) لا يشترط أن يتمثل الضرر فقط فى التلف المادى للبضاعة ، وإنما يعتبر إخفاق الرحلة البحرية Frustration كذلك ، ضرراً يستحق التعويض ويلتزم المؤمن بإزالته متى كان نتيجة خطر من الأخطار المؤمن ضدها ، فليست البضاعة فقط هى محل التأمين البحرى ، وإنما الرحلة أيضاً ، إذ قد يحدث مايعوق البضاعة عن الوصول إلى المكان المرسلة إليه دون أن يصيبها تلف مادى ، وبذلك تضيع على مالكها الفائدة التى ينتظرها من وصول بضاعته[٢] .

(٣) ليس الضرر فى جميع الأحوال ، هو التلف المادى الذى يصيب البضاعة ، وإنما قد يتمثل الضرر فى صورة نقص فى البضـاعة Shortage . أمثال ذلك ، قد لا يسبب ماء البحر إلحاق تلف بالبضاعة فقط ، بل وإنقاصها أيضاً ، كما لو كانت البضاعة سكراً فأذابه ماء البحر[٣] .

---

(١) راجع التفاصيل ، دروس هانز مولر ، المشار اليها سابقا من ص ٤٣ الى ص ٤٨ .

(٢) راجع ، ارنولد ، المرجع السابق رقم ٢٧٣ من ٢٤١ وما بعدها .

(٣) دوفر فى التأمين البحرى ص ٦١٥ .

(٤) يجب أن يكون الضرر ناشئاً عن خطر حقيقى ، فإذا ما نشأ عن مجرد خشية وقوع خطر Apprehended Peril فلا يضمن المؤمن مثل هذا الضرر إذ أن التأمين لا يكون إلا ضد نتائج خطر معين ، لهذا يجب أن يقع هذا الخطر ، أما الخوف من وقوعه فلا يضمن المؤمن نتائجه [١] ، وعلى هذا الأساس قضى بأنه إذا تخلى الربان عن إتمام الرحلة خوفاً من أنه إذا استمر فى رحلته فإن السفينة قد يستولى عليها الأعداء فلجأ إلى ميناء محايد . ولم يتمكن المستأمن من تسلم البضاعة المرسلة إليه وطلب أن يعوضه المؤمن ضد الأخطار الحربية عن الخسارة الكلية الحكمية ، فإن الضرر هنا لم يحدث نتيجة خطر مضمون وإنما نتيجة الخوف من هذا الخطر ، ولا يضمن المؤمن سوى ما يترتب على خطر مؤمن ضده ، وليس ما ينتج عن الخوف من وقوع هذا الخطر [٢] .

١٦٩ — ويعتبر الخطر مضموناً أو مستبعداً ، تبعاً لمصدرين : القانون ووثيقة التأمين ، بيد أنه لا تلازم بين الإثنين ، فليس كل ما يضمنه القانون أو يستبعده من أخطار تضمنه وثيقة التأمين أو تستبعده .

ويترتب على وضع الأخطار المضمونة أو المستبعدة فى القانون أو فى وثائق التأمين ، نتائج معينة . إذ لا يشترط لضمان خطر معين أن يكون منصوصاً على ذلك صراحة فى القانون أو فى وثيقة التأمين ، حيث ترد فى نهاية النص القانونى الذى يحدد الأخطار المضمونة عبارة معينة هى « وجميع الأخطار الأخرى » ، كما أنه إذا اتفق المتعاقدان فى عقد التأمين على ضمان كل الأخطار ، فإن ذلك يكون فى نطاق ما يتفق على ضمانه من أخطار . كما أنه قد يتفق على عدم مسئولية المؤمن عن نوع من الضرر إلا فى حالة تحقق أخطار معينة .

---

(١) تيرنر ، المرجع السابق ص ٥٨ . دوفر فى التأمين البحرى ص ٤١٦ . تشالمرز قانون التأمين البحرى ١٩٠٦ ص ٧٩ .

(٢) قضية
Becker, Gray & Co. V. London Assurance Corporation (1918) A.C., 101.

وعلى هذا نقسم هذا الفصل إلى فرعين : نبحث فى الأول ضمان واستبعاد الأخطار فى القانون ووثيقة التأمين .

أما الثانى فنتكلم فيه عن النتائج المترتبة على وضع الخطر فى القانون أو فى وثيقة التأمين ، فنتكلم فى هذا الفرع عن المقصود بعبارة « وجميع الأخطار الأخرى » ؛ ثم نتكلم عن نوع التأمين المعروف باسم « كل الأخطار » .

الفرع الأول

ضمان واستبعاد الأخطار فى القانون ووثيقة التأمين

تمهيـــــد :

نقسم هذا الفرع إلى مبحثين : نتكلم فى الأول عن وضع الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة فى القانون ووثيقة التأمين . ونخصص الثانى للكلام عن العـــلاقة بين القانون ووثيقة التأمين من حيث ضمان الأخطار واستبعادها .

المبحث الأول

وضع الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة فى القانون ووثيقة التأمين

١٧١ ــ القانون : (أ) الأخطار المضمونة :

عددت المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الفرنسى بعض الأخطار التى يُسأل المؤمن عن نتائجها . ومن المجمع عليه أن هذا التعداد لم يرد على سبيل الحصر أو الإلزام[١] .

فهو لم يرد على سبيل الحصر إذ أن النص ذاته ، يضيف بعد ذكر هذه الأخطار أن المؤمن يسأل أيضاً عن كل الأضرار التى تحدث للأشياء المؤمن عليها نتيجة أى خطر بحرى بصفة عامة ، وليس هذا التعداد ملزماً من ناحية أخرى . إذ أن لأطراف التأمين الحرية فى تنظيم موضوع عقد التأمين وفقاً لما يرونه ، كما أن هذا التعداد ليست له أهمية كبيرة ، لأنه يهجر فى العمل ويتبع تعداد آخر يقوم على أساس مختلف[٢] .

(١) دى فالروجيـــه ، المرجع الســـابق ج ٤ رقم ١٥٦١ ص ٢٧ ليون كان ورينو المرجع السابق ج ٦ رقم ١٢٢٠ ص ٣٣٧ . ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٦٤١ ص ٦١٦ .

(٢) ويبير ، نفس الموضع .

والأخطار التي تعددها المادة ٣٥٠ تجارى فرنسى ، هى العاصفة ، والغرق ، والجنوح ، والتصادم القهرى ، والتغيير الاضطرارى للطريق أو الرحلة أو السفينة ، والإلقاء فى البحر ، والحريق ، والسلب ، والنهب ، والتوقيف بأمر سلطة عامة ، وإعلان الحرب ، والاستيلاء .

ويلاحظ أنه يمكن أن نفرق بين نوعين من الأخطار فى هذا التعداد : الأخطار التى تحدث بفعل الطبيعة من ناحية . والأخطار التى تحدث بفعل الإنسان من ناحية أخرى ، وهذان هما سببا الخطر البحرى [١] .

كما يلاحظ أيضاً أن هذا النص يتضمن الأخطار البحرية والأخطار الحربية التى تعتبر فى ذات الوقت أخطاراً مضمونة قانوناً .

أما مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى ، فقد احتفظ بذات الطابع الموجود فى القانون القائم ، فذكرت المادة التاسعة منه بعض الأخطار البحرية التى يضمن المؤمن نتائجها ، وليس هذا التعداد وارداً على سبيل الحصر ، وإنما على سبيل المثال حيث تنتهى الفقرة الأولى من هذه المادة بعبارة « وعموماً كل خطر بحرى أو حادث يعتبر قوة قاهرة » .

بيد أن الفارق بين هذا النص والنص القائم أن الأول لم يذكر الأخطار الحربية فى نطاق ضمان المؤمن البحرى ، بل استبعدت المادة ١٣ من المشروع هذا النوع من الأخطار من نطاق ضمان المؤمن إلا باتفاق خاص .

١٧٢ — كذلك اتبع القانون الإنجليزى نفس الأسلوب . فقد ورد فى الفقرة الأخيرة من المادة الثالثة من قانون التأمين البحرى سنة ١٩٠٦ ، تعريفاً للخطر البحرى Maritime Peril ثم ذكر النص بعض الأخطــار ، ولا يعتبر هذا التعـــداد جامعاً مانعاً ، إذ ورد فى نهاية هذه الفقرة عبـــارة « وأى أخطار أخرى سواء من نفس النوع أو يتفق على ذكرها فى وثيقة التأمين »[١].

---

(١) Liard المرجع السابق ص ٢٣٠ .

(٢) دوفر فى التأمين البحرى ص ٣٣٥ وما بعدها . وانظر أيضا تشالمرز ، المرجع السـابق ص ٧ حيث يقول ان التعـــداد الوارد فى المـادة الثالثة على سبيل المثال Inclusive وليس على سبيل الحصر Exhaustive

والأخطار التي ذكرها القانون الإنجليزى على سبيل المثال هى «أخطار البحر ، والحريق ، والأخطار الحربية ، والقرصنة ، واللصوص ، والأسر ، والاستيلاء بواسطة السلطة العامة أو الأفراد ، والإلقاء فى البحر ، وخيانة الربان أو البحارة » .

ويلاحظ على هذا التقسيم أنه يشمل الأخطار التى تحدث بفعل الطبيعة إلى جانب الأخطار التى تحدث بفعل الأشخاص ، سواء كانوا على ظهر السفينة أم لم يكونوا كذلك[1] ، كما يشمل الأخطار الحربية إلى جانب الأخطار البحرية .

أما القانون المصرى فقد تضمن نص المادة ١٩٢ من التقنين البحرى ما ورد فى نص المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الفرنسى ، لذلك يصدق على النص المصرى ما يصدق على النص الفرنسى ، من أن تعداده للأخطار المضمونة وارد على سبيل المثال ، كما أنه ليس ملزماً لأطراف التأمين[2] .

أما مشروع القانون البحرى المصرى فقد تضمنت الفقرة الأولى من المادة ٢٨٥ منه تعداداً لبعض الأخطار البحرية ، وورد فى نهاية النص عبارة تدل على أن التعداد الوارد به على ســبيل المثال وهى عبارة « وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارىء والحوادث البحرية » .

ولعله من الأفضل ألا يرد مثل هذا التعداد للأخطار المضمونة فى القانون طالما أن هذا التعداد ليس إلا على سبيل المثال ، كما أنه لا يلزم أطراف التأمين ، فضلا عن أن العمل قد أدى إلى تعطيله تماماً ، على أن يكتفى القانون بوضع معيار عام للخطر البحرى الذى يضمن المؤمن نتائجه .

وهناك من التشريعات ما يأخذ بهذا النظر ؛ فالقانون التجارى البرازيلى مثلا لا يعدد الأخطار المضمونة ، وإنما يكتفى فى المادة ٦٦٦ منه بوضع المبدأ العام الذى بمقتضاه يضمن المؤمن الأخطار البحرية[3] .

---

(١) Gow المرجع السابق ص ١٠١ وما بعدها .
(٢) على جمال الدين ، المرجع السابق رقم ١٤٣ ص ٩٩ .
(٣) دى سميه ، جـ ٢ ، رقم ١١٢٩ ص ٣٥٣ .

وهذا المسلك فى الواقع كان يجب أن يتبع من جانب كل من المشروعين الفرنسى والمصرى ، بدلا من الأخذ بالأسلوب الذى تتبعه التشريعات القائمة والذى ليست له فائدة عملية .

١٧٣ – (ب) الأخطار المستبعدة :

ورد ذكر الأخطار المستبعدة فى القانون الفرنسى فى المواد ٣٥١ و٣٥٢ و٣٥٣ من التقنين التجارى ، ومحصل هذه المواد أن المؤمن لا يضمن التغيير الاختيارى للطريق أو الرحلة أو السفينة ، وفعل المستأمن ، والعيب الذاتى للشىء المؤمن عليه ، وخطأ الربان والبحارة .

وبدهى أن الأخطار المستبعدة قانوناً ، تعتبر واردة فى القانون على سبيل الحصر ، إذ أنها استثناء على الأصل فلا يجوز القياس عليها ، وإن كانت لا ترد على سبيل الإلزام بمعنى أنه لايجوز اعتبار خطر ما مستبعداً قانوناً سوى الأخطار الواردة فى نصوص القانون ، وإنما يحق لأطراف التأمين الاتفاق على إستبعاد أخطار أخرى غير الأخطار الواردة فى القانون .

أما المادة ٥٥ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى ، فقد وضعت القاعدة العامة فى الفقرة الأولى منها ، وهى أن المؤمن لا يسأل عن الأضرار التى لا تحدث مباشرة نتيجة خطر مؤمن ضده . أما الفقرة الثانية فقد ذكرت أمثلة لبعض الأخطار التى تستبعد بصفة خاصة ، وهى خطأ المستأمن العمدى والخطأ العمد أو الإهمال للربان أو البحارة والعيب الذاتى أو فعل الحشرات أو الجرذان .

وهذا يعنى أن القانون الإنجليزى قد جعل الأساس فى استبعاد الأخطار هو الإتفاق . أما الأخطار المستبعدة قانوناً فلا تطبق إلا عند انعدام أى نص فى وثيقة التأمين ، لأنها وردت فى القانون الإنجليزى على سبيل المثال ، بعد وضع قاعدة عامة لإستبعاد الأخطار فى الفقرة الأولى من المادة ٥٥ ، وهى الأخطار التى لا تنشأ مباشرة عن خطر مؤمن ضده .

فإذا لم تتضمن وثيقة التأمين أى نص خاص باستبعاد أخطار معينة ، فإن نصوص القانون هى التى تحكم المسألة (1) ، أى ينطبق عندئذ نص الفقرة الثانية من المادة ٥٥ من قانون التأمين البحرى . أما الأخطار المستبعدة فى القانون المصرى ، فهى ذاتها الأخطار المستبعدة فى القانون الفرنسى ، وقد تضمنت المواد ١٩٣ و ١٩٤ و ١٩٥ من التقنين البحرى هذه الأخطار .

١٧٤ ــ وثيقة التأمين :

على أن ضمان الأخطار واستبعادها فى القانون أصبح أمراً لا أهمية له فى العمل ، إذ يستطيع أطراف التأمين دائماً الاتفاق على ضمان أخطار لم يرد فى القانون نص بضمانها ، وإستبعاد أخطار مضمونة قانوناً ، وكذلك يستطيع الأطراف أن يتفقوا على ضمان أخطار مستبعدة ، متى أجاز القانون الاتفاق على ضمانها .

ويتجه أغلب المستأمنين الآن إلى طلب تغطية أوسع لأموالهم ضد أخطار كانت تعتبر فى الماضى خارج النطاق القانونى للأخطار المضمونة فى التأمين البحرى (1) .

ولما كان الناقل يلجأ عادة إلى وضع شرط فى سندات شحن البضاعة أو فى عقود استئجار السفينة ، يترتب عليها إعفاؤه من المسئولية عن الخطأ أو الإهمال الذى يقع من الربان أو البحارة ، وهذا هو ما يعرف بشرط الإهمال Negligence Clause ، كما قد يشترط النـــاقل إعفاءه من أخطار أخرى ، فإن الشاحنين يحاولون دائماً اللجوء إلى المؤمنين لتغطية ما يستثنى من أخطار فى سندات الشحن .

لهذا يرد فى وثائق التأمين شرط بمقتضـــاه يقبل المؤمن ألا يترتب

---

(1) دوفر ، فى تحليل شروط التأمين البحرى ص ١١٦ .

على وجود شرط الإهمال أو أى شرط آخر يعفى الناقل من المسئولية ، أى إضرار بالمستأمن فيما يتعلق بالتأمين على البضاعة[1] .

ويلاحظ أن هـــذا الشرط الذى يرد فى وثائق التأمين ليس له من أثر سوى حماية المستأمن من تعريض وثيقة التأمين لخطر الإبطال نتيجة تنازل المستأمن عن حقوق فى سند الشحن له دون أن يحيط مؤمنه علماً بهذا التنازل ، ولكن لا يترتب على هذا الشرط بأية حال أن يوسع من نطاق الأخطار المضمونة فى وثيقة التأمين[2] .

١٧٥ — هذا وتنقسم الشروط التى ترد فى وثيقة التأمين (اللويدز) إلى شروط عامة وشروط خاصـــة . فالشروط العامة هى الشروط التى ترد فى صلب الوثيقة ، وتتضمن هذه الشروط الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها ، كما تتضمن أيضاً الحالات التى يستبعد منها المؤمن مسئوليته بالنسبة لبعض أنواع البضائع القابلة للتلف ، ما لم تبلغ نسبة التلف حداً معيناً ، أو ما لم يحدث نتيجة أخطار معينة[3] .

---

(١) بول Poole المرجع السابق ص ١٧٧ وما بعدها .

(٢) استئناف مختلط فى ١٩ فبراير ١٩٣٦ Gaz السنة ٢٧ ص ٢٣٧ رقم ١٧٥ .

(٣) وهذا هو ما يعرف فى وثيقـــة اللويدز باسم Memorandum Clause ويرد تحت عنوان N.B. وينص على الآتى :

"Corn, fish, salt, fruit, flower, and seed are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded-Sugar, tobacco, hemp, flax, hides, and skins are warranted free from average under five pounds per cent., and all other goods, also the ship and the freight are warranted free from average under three pounds per cent., unless general or the ship be stranded."

فهذا الشرط يقسم الأشياء المؤمن عليها الى ثلاث طوائف :

ا — أنواع معينـــة من البضائع لا يضمن المؤمن الا الخسارة العمومية التى تحدث لها او الخسارة الخصوصية عند تحقق صورة وحيدة من الخطر ، هى جنوح السفينة .

ب — أنواع اخرى من البضـــائع لا يضمن المؤمن ما يحدث لها من خسارة اذا بلغت اقل من ٥٪ .

ج — بقية البضائع الأخرى والسفينة وأجرة النقل ، لا يضمن المؤمن ما يحدث لها من خسارة أقل من ثلاثة فى المـــائة الا اذا كانت الخســـــارة عمومية أو كانت نتيجة جنوح السفينة .

أما الشروط الخاصة فهى شروط تضاف إلى الشكل العام للوثيقة ، إما فى صورة شروط يتفق عليها طرفا التأمين ، وتكتب فى الوثيقة ، أو فى صورة شروط متعارف عليها فى سوق التأمين ، مثل شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين I.L.U. .

وتستخلص الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة فى وثيقة التأمين من مجموع الشروط العامة والشروط الخاصة فيها . ويلاحظ أنه فيما يتعلق بالصلة بين الشروط العامة للوثيقة والشروط الخاصة لها ، فإنه يجب دائماً تغليب حكم الشروط الخاصة لأنها تدل على نية الطرفين الحقيقية أكثر من الشروط العامة . وعلى هذا تعتبر الأخطار مضمونة أو مستبعدة ، وفقاً لما يرد فى الشروط الخاصة فى وثيقة التأمين فى حالة تعارض حكم هذه الشروط مع الشروط العامة .

مثال ذلك الأخطار الحربية War Perils فاننا نجدها مضمونة وفقاً للشكل العام لوثيقة اللويدز ، فهى ترد بين الأخطار المضمونة المذكورة فى هذه الوثيقة . بيد أنه إذا ما تم التأمين وفقاً لشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين (التـــأمين على البضاعة Institute Cargo Clauses) فإن هناك شرطاً بمقتضاه يعفى المؤمن البحرى من الأخطار الحربية ، ويعرف هذا الشرط باسم Free of Capture and Seizure Clause[1] . وعلى هـــذا لا يضـــمن المؤمن البحرى هذه الأخطار رغم ورودها فى الأخطار المضمونة فى الشكل العام لوثيقة التأمين متى تضمنت الوثيقة شرط F.C.&.S. ، على أن هناك شروطاً خاصة لضمان هذه الأخطار صادرة من مجمع لندن لمكتتبى التأمين وتعرف باسم Institute War Clauses .

وكما تتضمن الوثيقة الإنجليزية هذين النوعين من الشروط ، أى الشروط العامة والشروط الخاصة ، فإن الوثائق الفرنسية للتأمين البحرى سواء على البضائع أو على السفن ، تتضمن إلى جانب الشروط الأصلية فيها ، شروطاً أخرى تعرف بالشروط الإضافية Clauses additionnelles .

ويقصد بالشروط الإضافية ، إما ضمان بعض أنواع الأخطار الاستثنائية

(١) ويرمز له : F.C. & S. Clause

التى لا يقبل المؤمن عادة تغطية نتائجها إلا باتفاق خاص ومقابل قسط معين ، أو تحديد بعض أنواع التأمين البحرى الخاصة ، ليختار المستأمن منها ما يتفق ومصلحته .

وترد الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة فى الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن فى فصلين متتاليين ، يتعلق الأول بالأخطار المضمونة Risques Couverts والثانى بالأخطار المستبعدة Risques exclus . أما وثيقة التأمين على البضائع فيتضمن الفصل الأول منها محل ونطاق التأمين ، أما الثانى فيرد فيه الأخطار المستبعدة .

ويلاحظ أن الوثيقة المصرية ، هى فى شكلها العام وثيقة اللويدز الإنجليزية ، تتضمن ما تتضمنه هذه الأخيرة من أخطار مضمونة ، كما أن الشروط الخاصة التى ترد فى ظهر الوثيقة هى مجموعة شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين بكل أنواعها .

١٧٦ — ويلاحظ على الأخطار المضمونة وفقاً للشكل العام لوثيقة اللويدز أمران :

(١) أن الأخطار التى تحدث بفعل الإنسان أكثر عدداً من الأخطار التى تحدث بفعل الطبيعة ، إذ أنه حتى القرن التاسع عشر كان ملاك السفن والتجار يعتبرون حماية أموالهم ضد ما يصيبها من أذى الإنسان ، الجزء الأكثر أهمية فى التأمين عليها[١] .

(٢) يرد بين هذه الأخطار نوع قد أصبح غير معروف الآن ، وهو ما يعرف باسم Letters of mart and Countermart ، وهى خطابات كانت تمنحها السلطات المحاربة لرعاياها ، تخولهم بمقتضاها أن ينتقموا لأنفسهم من الأعداء عن الأضرار التى سببوها لهم خلال أعمالهم العدائية فى الحرب ، ولا تعتبر سفن هؤلاء الرعايا سفن قرصنة مادامت تحمل علم دولتهم ، وما دام توجد معهم هذه الخطابات ، هذا وقد ألغى العمل بهذه الخطابات بمقتضى معاهدة باريس سنة ١٨٥٦ [٢] .

ومع ذلك لا يزال هذا النوع من الأخطار يظهر فى الشكل العام لوثيقة اللويدز برغم انعدام أهميته العملية .

---

(١) أرنولد ، المرجع السابق رقم ٨٩٧ ص ٨٦٠ .

(٢) Huebner المرجع السابق ص ٦٠ ، Mullins المرجع السابق ص ٦٠ تحت كلمة Countermart .

المبحث الثانى

العلاقة بين القانون ووثيقة التأمين
من حيث ضمان الأخطار واستبعادها

١٧٧ — عقد التأمين البحرى لا يتصور أن يتم إلا بمقتضى وثيقة تأمين ، لهذا فإن القوانين المختلفة قد استلزمت صراحة أو ضمناً ، وجوب إفراغ عقد التأمين البحرى فى وثيقة التأمين .

فنصت المادة ٢٢ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى عام ١٩٠٦ بأن عقد التأمين البحرى لا يقبل فى الإثبات ما لم يفرغ فى شكل وثيقة تأمين بحرى تتفق وأحكام هذا القانون ، ويجوز أن تصدر الوثيقة وقت انعقاد العقد أو بعده . ثم تكلمت المادة ٢٣ من نفس القانون فى خمس فقرات عن البيانات التى يجب توافرها فى وثيقة التأمين البحرى[١] .

ويفهم من نص المادة ٣٣٢ من التقنين التجارى الفرنسى هذا المعنى أيضاً حيث تقضى بأن عقد التأمين يحرر كتابة ، ثم تكلمت هذه المادة عن البيانات التى يجب أن ترد فى الوثيقة .

كذلك بينت المادة ١٧٤ من التقنين البحرى المصرى أن وثيقة التأمين (وعبر عنها هذا النص بمشارطة السيكورتاه) تكون بعقد رسمى أو غير رسمى ، ثم عددت البيانات التى تذكر فيها .

---

(١) بيد أن القانون المالى الصادر سنة ١٩٥٩ Finance Act,1959 قد ألغى نصوص الفقرات ٢ و ٣ و ٤ و ٥ من هذه المادة ، وعلى هذا لايلزم ذكر أى بيان فى وثيقة التامين سوى اسم المستامن أو الشخص الذى يعقد التأمين بالنيابة عنه.راجع دوفر فى التأمين البحرى ص ٣٦٦ والمحاضرات التى ألقاها Prof. Ivamy الأستاذ فى University College of London فى العام الدراسى ١٩٦٢/٩٦١ فى مادة التأمين البحرى ، وهى محاضرات غير مطبوعة .

فوثيقة التأمين إذن هى التى تعبر عن نية الطرفين على الاتفاق على الأخطار محل التأمين ، والتى تبين بوضوح ما يريد المتعاقدان ضمانه أو استبعاده ، من أخطار .

لهذا تعتبر وثيقة التأمين . هى المرجع الأول لمعرفة ما إذا كان خطر ما يعتبر مضموناً ، أو أنه يعتبر على العكس مستبعداً ، لأن الوثيقة هى المكان الطبيعى لورود هذه الأخطار بنوعيها . بيد أنه مع هذا قد يكون لورود الأخطار المضمونة أو الأخطار المستبعدة فى القانون حظ من التطبيق فى فروض معينة .

إذ قد يتزاحم القانون ووثيقة التأمين من حيث ضمان خطر معين أو إستبعاده وقد يحدث هذا التزاحم بين القانون ووثيقة التأمين ، إما بسبب النص فى أيهما على ضمان خطر ما أو إستبعاده . أو بسبب عدم النص فى القانون أو الوثيقة على ضمان أو إستبعاد خطر ما .

ولا يخلو الأمر من أحد الفروض الآتية :

١٧٨ — (١) أن يكون الخطر من الأخطار المضمونة فى وثيقة التأمين ، ولكنه من الأخطار المستبعدة قانوناً . فإن مثل هذا الخطر يعتبر مضموناً ، متى لم يمنع القانون الاتفاق على ضمانه .

(٢) أن يكون الخطر مضموناً فى القانون ولكنه من الأخطار المستبعدة فى وثيقة التأمين ، فيعتبر الخطر فى هذه الحالة مستبعداً ، لأنه متى تعارض حكم الوثيقة مع حكم القانون ، فيجب تغليب الأولى لأنها تعبر عن إرادة طرفى التأمين .

(٣) أن يكون الخطر من الأخطار المستبعدة قانوناً ، ولا يرد ذكره فى وثيقة التأمين سواء بين الأخطار المضمونة أو بين الأخطار المستبعدة ، ويعتبر مثل هذا الخطر مستبعداً ، إذ أن القانون يكمل اتفاق الأطراف . وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية بهذا المعنى فى نزاع ، كان فيه القانون البرتغالى هو الواجب التطبيق ، ولما كان هذا القانون يستبعد خطأ الربان

والبحارة من الأخطار التى يضمنها المؤمن البحرى فقد قضت المحكمة أن المؤمن لا يضمن ما يحدث من أضرار نتيجة خطأ الربان ، بناء على هذا ، ولو أن هذا الخطر (خطأ الربان والبحارة) لم يظهر فى وثيقة التأمين بين الأخطار المستبعدة[1] .

(٤) أن يكون الخطر مستبعداً أو مضموناً فى وثيقة التأمين وغير منصوص على ضمانه أو إستبعاده فى القانون ، فمن البدهى أن يعتبر الخطر مضموناً أو مستبعداً وفقاً لوضعه فى وثيقة التأمين .

(٥) أن يكون الخطر من الأخطار المضمونة قانوناً ، وغير منصوص على ضمانه أو إستبعاده فى وثيقة التأمين . ولا نرى أن يعتبر الخطر فى هذه الحالة مضموناً قياساً على اعتبار الخطر مستبعداً ، متى كان يعتبر كذلك قانوناً فى حالة عدم ذكره فى وثيقة التأمين (الفرض رقم ٣) إذ أن الضمان القانونى للأخطار لا يغنى من ذكرها فى وثيقة التأمين ، ووثيقة التأمين هى المرجع الأساسى لمعرفة الأخطار التى يقع على المؤمن ضمان نتائجها ، فيجب ذكر كل ما يرى طرفا التأمين الاتفاق على ضمانه فى وثيقة التأمين ولو كانت هذه الأخطار المضمونة فى وثيقة التأمين ، هى ذاتها الأخطار المضمونة قانوناً ، لأن وثيقة التأمين قد حلت فى العمل محل نصوص القانون لمعرفة الأخطار التى يضمنها المؤمن . هذا هو الأصل ويرد عليه إستثناءان :

١ ـ أن يكون هذا الخطر المضمون قانوناً ، والذى لم ينص على ضمانه أو إستبعاده فى وثيقة التأمين ، من الأخطار المماثلة للأخطار التى تضمنها وثيقة التأمين ، فإنه يجب اعتباره خطراً مضموناً فى هذه الحالة ، لا لأن هذا الخطر مضمون قانوناً ، وإنما لأن وثيقة التأمين لا تضمن فقط الأخطار المنصوص على ضمانها فيها ، وإنما أيضاً الأخطار التى من نفس نوع الأخطار الواردة فيها[2] .

---

(١) نقض فرنسى فى ١٦ يناير ١٩٢٤ ملحق دور ـ ٢ ـ ١٩٢ .
(٢) راجع ماسيل حالا فى الفرع الثانى ، المبحث الأول .

ب — أن يكون التأمين معقوداً ضد « كل الأخطار » فإن هذا يعنى ألا يضمن المؤمن إلا ما يترتب على نتيجة وقوع خطر مضمون قانوناً ، أما الأخطار المستبعدة قانوناً فلا يشملها مثل هذا الضمان[١] .

الفرع الثانى

النتائج المترتبة على وضع الخطر فى القانون أو فى وثيقة التأمين

١٧٩ — رأينا فيما سبق أن القانون عندما عدد بعض الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها ، فإن تعداده هذا لم يأت على سبيل الحصر ، وإنما على سبيل المثال ، لذلك قد يتسع المجال لأخطار أخرى لم يذكرها القانون .

ورأينا أن طرفى التأمين يستبدلان فى الواقع ، بالتعداد القانونى للأخطار تعداداً اتفاقياً . كما يعرف العمل أنواعاً مختلفة من التأمين البحرى ، فقد يتفق المتعاقدان على ضمان كل الأخطار ، وقد يتفقان على عدم ضمان الخسارة الخصوصية إلا عند تحقق أخطار معينة[٢] ، وستكون أهم هذه المسائل موضوع دراستنا فى هذا الفرع . فنتكلم عن المقصود قانوناً بضمان الأخطار الأخرى ، وذلك فى مبحث أول ، ثم نبين أحكام التأمين ضد كل الأخطار فى المبحث الثانى[٣] .

---

(١) راجع المبحث الثانى من الفرع الثانى من هذا الفصل .

(٢) يعرف هذا التأمين فى العمل باسم : **Free of Particular average** ويرمز له بالحروف .F.P.A وبمقتضى الشرط الصادر من **.I.L.U** **لا يضمن المؤمن** ما يحدث للبضاعة من خسارة خصوصية **Particular average** الا متى تحقق أحد أخطار ثلاثة : الجنوح ، أو الغرق ، أو الحريق . ففى هذه الحالة يضمن المؤمن الخسارة الخصوصية التى تلحق البضاعة ، وغنى عن الذكر ، أن هذا التأمين يضمن الخسارة العمومية دائما وفى كل الأحوال . وتأخذ الوثيقة المصرية بنفس الشرط الصادر من مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، ويرد بين شروط التأمين على البضاعة تحت عنوان : « شرط عدم ضمان العوارية » .

(٣) لن ندرس هنا بالتفصيل أحكام التأمين .F.P.A اذ أن هذا النوع من التأمين لم يصبح الآن محل طلب كبير من جانب المستأمنين مثل التأمين ضد كل الأخطار . راجع دوفر فى تحليل شروط التأمين البحرى ص ١٢٠ .

المبحث الأول

ضمان الأخطار المماثلة

١٨٠ — بعد أن عددت وثيقة اللويدز الأخطار التى يقع على عاتق المؤمن البحرى ضمان نتائجها ، ذكرت العبارة الآتية :

« وجميع الأخطار الأخرى التى يترتب عليها إلحاق ضرر بالبضاعة والسفينة أو أى جزء منهما[١] » .

فما هو المقصود بهذه العبارة ؟ أو بعبارة أخرى ، ما هو المقصود بجميع الأخطار الأخرى ؟ تولت القاعدة ١٢ من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى الإنجليزية تفسير هذه العبارة إذ قالت :

« إن عبارة (وجميع الأخطار الأخرى) تشمل فقط الأخطار المماثلة فى النوع للأخطار المنصوص عليها فى الوثيقة[٢] » .

وهذا التفسير يتفق ومبـــدأ « من نفس النوع Ejusdem generis » ، وعلى هذا فعبارة « وجميع الأخطار الأخرى » لا تفسر وفقاً لمعناها الحرفى ، فلا يترتب عليها أن تدخل فى وثيقة التأمين أخطار أجنبية عنها ، إذ لا تعنى عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » أن يصبح التأمين ضد كل الأخطار All Risks ، بل إنه لا يعنى حتى أن يضمن التأمين كل الأخطار البحرية[٣] .

---

(١) وهذه هى العبارة التى وردت فى الوثيقة :

"... and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods, and merchandises, and ship, etc. or any part thereof."

(٢) وهذا هو نص القاعدة ١٢ :

"The term, all other perils, includes only perils, similar in kind to the perils specifically mentioned in the policy.,,

(٣) دوفر فى التامين البحرى ص ٢٧٩ ، وفى تحليل شروط التامين البحرى ص ٢٤ .

فهذه العبارة تفسر داعماً بأنها تعنى الأخطار المماثلة للأخطار المذكورة فى وثيقة التأمين ، أما الأخطار التى تختلف فى النوع عن الأخطار المذكورة فى وثيقة التأمين ، فإنه يجوز التأمين ضدها وإنما يجب أن تذكر صراحة فى وثيقة التأمين[١] .

فلا يترتب على عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » أن تمتد حماية وثيقة التأمين إلى كل الأخطار التى يترتب عليها إلحاق ضرر بالأشياء المؤمن عليها ، وإنما تقتصر على الأخطار التى من نفس طبيعة الأخطار المذكورة فعلا فى الوثيقة[٢] .

ويلاحظ أن هذا التفسير هو الذى يتفق والمقصود من هذه العبارة ، لأنه إذا كان المقصود منها هو المعنى الذى تدل عليه ، أى أن التأمين ضمن جميع الأخطار الأخرى غير المذكورة فى وثيقة التأمين ، لأصبح تعداد الأخطار الواردة فى الوثيقة غير ذى قيمة ، لأنه إذا كان التأمين يضمن جميع الأخطار ، لما كان هناك داع لذكر أخطار معينة فى الوثيقة ، فذكر بعض أخطار معينة بالذات فى وثيقة التأمين هو المفتاح الذى يفض المعنى المقصود من عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » التى تذكر بعد قائمة الأخطار الواردة فى الوثيقة ، لهذا يجب أن يقرأ بعد هذه العبارة عبارة أخرى وهى « من نفس الطبيعة » ، وبدون هذا التفسير الذى يجب أن يعطى لهذه العبارة ، فإن على المؤمنين ، إما أن يعدلوا اللغة الأساسية لوثيقة التأمين ، أو يحملوها باستثناءات كثيرة[٣].

١٨١ — ويعرف هذا الجزء من شرط الأخطار المضمونة أحياناً ، بالشرط الجامع Omnibus Clause[٤] باعتبار أنه يجمع إلى جانب الأخطار

---

(١) تشالمرز ، المرجع السابق ص ٧ .

(٢) الدردج ، المرجع السابق ص ١٠٠ .

(٣) ونتر ، المرجع السابق ص ١٨٩ .

(٤) ونتر ، نفس الموضع . مولر ، المرجع السابق ص ٣٩ ، والشرط الجامع هو خير اصطلاح فى نظرنا لترجمة الاصطلاح الانجليزى Omnibus Cluase اذ تعرف كلمة Omnibus بأنها صفة تغطى أشياء كثيرة فى نفس الوقت — راجع تحت كلمة Throndike-Barnhart, Dictionary, Omnibus

المذكورة فى وثيقة التأمين ، أى خطر مماثل لهذه الأخطار ومن نفس طبيعتها ونوعها .

ويأخذ القضاء الأمريكى بهذا التفسير لعبارة « وجميع الأخطار الأخرى » إذ يعتبر أن المقصود بها هو مبدأ Ejusdem generis ، وعلى هذا فلا تشمل سوى الأخطار التى هى من طبيعة مماثلة لتلك الأخطار المذكورة فى وثيقة التأمين[1] .

كما قضت محكمة الاستئناف المختلطة ، بأن المقصود من عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » التى ترد فى وثيقة التأمين البحرى الإنجليزية ، الأخطار التى تكون من طبيعة بحرية ومماثلة فى النوع لتلك الأخطار المذكورة فى الوثيقة[2] ، وعلى هذا فقد طبقت محكمة الاستئناف المختلطة القاعدة الإنجليزية فى تفسير هذه العبارة .

ولكن يجب مع ذلك ، البحث عن معيار مشترك لهذه الأخطار المختلفة المذكورة فى وثيقة التأمين ، بحيث يمكن أن تشكل هذه الأخطار نوعاً ثابتاً ، حتى يمكن أن نقرر بسهولة الأخطار التى تعتبر من نفس النوع[3] .

وليس هناك ، فى نظرنا ، خير من معيار الخطر البحرى ليحكم هذه الأخطار ويحدد بالتالى ، الأخطار التى يمكن أن تعتبر من نفس النوع . ويتفق هذا النظر مع الواقع ، إذ أن وثيقة التأمين البحرى فى شكلها العام لا تضمن سوى الأخطار البحرية ، سواء أكانت أخطاراً بحرية عادية ، أم أخطاراً بحرية حربية .

ويلاحظ أن لتفسير عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » الواردة فى وثيقة اللويدز الإنجليزية ، أهمية خاصة لدينا ، حيث ترد فى الشكل العام لوثيقة التأمين البحرى فى مصر ، بعد ذكر الأخطار المؤمن ضدها ، نفس العبارة الواردة فى الوثيقة الإنجليزية .

---

(١) المحكمة العليا لولاية Wisconsin فى ٣ ديسمبر ١٩٣٥ دور ـ ٣٣ ـ ٢٩٠ .

(٢) استئناف مختلط فى ٥ مارس سنة ١٩٢٠ Bull سنة ٤٢ ، ص ٣٢٢ ونفس الحكم فى دور ـ ٢٢ ـ ٢٥٢ .

(٣) راجع التعليق على الحكم السابق فى دور ، العدد سالف الذكر ص ٢٥٧ .

المبحث الثانى

التأمين « كل الأخطار »

١٨٢ — تمهيـــد :

ينقسم التأمين البحرى — بصفة عامة — من حيث مدى ضمان المؤمن إلى ثلاثة أنواع رئيسية :

(١) التأمين «كل الأخطار All Risks » .

(٢) التأمين مع شرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية إلا فى أحوال معينة .

(٣) التأمين مع ضمان الخسارة الخصوصية .

وللمستأمن الخيار بين هذه الأنواع الثلاثة ، التى ليست فى الواقع سوى شروط ثلاثة للمستأمن أن يختار أحدها ، وتمثل هذه الشروط الثلاثة فى التأمين البحرى على البضاعة ، نقطة الاختلاف الوحيدة بين تأمين وآخر وفقاً لشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، إذ أن شروط المجمع الموحدة للتأمين على البضاعة تحمل شرطاً متغيراً بالنسبة لنطاق ضمان المؤمن ، ويكون هذا الشرط هو أحد الشروط الثلاثة سالفة الذكر وفقاً لاتفاق طرفى التأمين[١] .

وسنبحث فى هذا المبحث أحكام التأمين البحرى وفقاً لشرط « كل الأخطار » فنتكلم عن المقصود بهذا الشرط ، ثم نبين نطاقه كما يحدده القضاء .

---

(١) راجع الوثيقة المصرية للتأمين البحرى حيث تتضمن شروط التأمين على البضائع ثلاثة شروط تحمل رقما واحدا هو رقم (٦) وتطلق على هذه الشروط :

أ — شرط ضمان العوارية

ب — شرط عدم ضمان العوارية .

جـ — شرط جميع الأخطار . وفى نهاية شروط التأمين على البضائع ، وردت الملاحظة الآتية (يلغى من الشرط رقم ٦ ما هو مستثنى من شروط التغطية) .

١٨٣ ــ المقصود بشرط جميع الأخطار :

أدخل هذا الشرط مجمع لندن لمكتتبى التأمين فى أول يناير سنة ١٩٥١ على شروط التأمين على البضاعة ، وقد تعدل هذا الشرط فى أول يناير ١٩٥٨[١] كما يرد فى الوثيقة الفرنسية فى التأمين على البضاعة (الفقرة الثانية من المادة الثانية من الوثيقة) وفى الشروط الإضافية فى وثيقة التأمين البحرى الفرنسية على السفن (الشرط الثالث) ، ونجد هذا الشرط فى وثيقة التأمين المصرية تحت عنوان «شرط جميع الأخطار » وهو ذات الشرط الصادر من مجمع لندن .

ويرد هذا الشرط فى شروط مجمع لندن للتأمين على البضاعة فى الصيغة الآتية :

« يعقد هذا التأمين ضد كل أخطار الخسارة أو الضرر ، الذى يحدث للأشياء المؤمن عليها . ولكن لا يضمن هـــذا التأمين بأية حال الأضرار أو المصروفات التى تنتج مباشرة عن التأخير أو العيب الذاتى أو طبيعة الشىء المؤمن عليه .

« تدفع التعويضات المستحقة بمقتضى هذا التأمين بدون خصم أى نسبة مئوية[٢] » . ويلاحظ أن استعمال كلمة « أخطار » الواردة فى هذا الشرط

---

(١) ولكن عرف هذا الشرط فى سوق التأمين البحرى حتى قبل ادخاله بين شروط مجمع لندن لمكتتبى التـأمين سنة ١٩٥١ ، فهناك أحكام كثيرة فى تفسير هذا الشرط قبل ان يصدر من مجمع لندن . تشالمرز ص ١٧٧ .

(٢) هذا هو شرط « كل الأخطار » الصادر من مجمع لندن فى ١ يناير ١٩٥٨

" This insurance is against all risks of loss or damage to the subject matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay ot inherent vice or nature of the subject matter insured. Claims recoverable hereunder shall be payable irrespective of percentage".

أما الشرط الذى يرد فى الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع ، الفقرة الثانية من المادة الثانية فينص على الآتى :

« فى التأمين « كل الأخطار » يضمن المؤمن الأضرار والخســائر المادية ، وكذلك خسائر الوزن أو الكمية التى تحدث للأشياء المؤمن عليها سواء نتيجة الحوادث المذكورة فى الفقرة الثالثة من هذه المادة أو بصفة عامة بسبب خطر من الأخطار البحرية أو حوادث القوة القاهرة » .

أما الأخطار المنصوص عليها فى هذه المادة فهى عديدة وأهمها التصادم ، والجنوح ، والغرق ، والتصادم ضد أى جسم ثابت أو عائم بما فى ذلك الجليد والحريق والانفجار .

مقصود فى حد ذاته لأن شرط «كل الأخطار» لا يغطى كل خسارة أو ضرر تحدث للأشياء المؤمن عليها ، بل لابد من وجود خطر يتسبب فى هذه الخسائر أو الأضرار ، وهذا هو سبب وجود كلمة «أخطار» فى الشرط قبل عبارة «الخسارة أو الضرر الذى يحدث . . . الخ» .

ومن المتفق عليه ، أنه لكى يكون هناك خطر Risk فى حكم هذا الشرط فإنه يجب أن يكون هناك حادث Casualty . بل إن موضوع شرط كل الأخطار هو ضمان كل خسارة أو ضرر تحدث بسبب أجنبى ، ولا يضمن هذا الشرط بأى حال العيب الذاتى ، أو الاستهلاك بالاستعمال ، لأنه يضمن خطراً لا واقعة مؤكدة[1] .

ويجب ألا يفهم من وجود هذا الشرط ، أن المؤمن يسأل عن الأضرار التى تنتج عن أى خطر ، ولكن يجب ألا يكون هذا الخطر مستبعداً قانوناً[2] أو فى وثيقة التأمين ، لهذا يمكننا أن نطلق على التأمين وفقاً لشرط «كل الأخطار» التأمين ضد كل الأخطار التى لا تظهر بين الأخطار المستبعدة[3] . فالمقصود بكل الأخطار إذن كل الأخطار البحرية المذكورة فى وثيقة التأمين ، وتلك التى من طبيعة مماثلة ، كما يقصد بها أيضاً الأخطار غير البحرية ، متى كانت مضمونة فى وثيقـــة التـــأمين [4] . على أن المستأمن فى التـــأمين ضـــد كل الأخطار لا يعفى من ضرورة إثبات أن الضرر الذى أصابه نتيجة خطر مؤمن ضده . بيد أن هذا الإثبات ليس عسيراً على المستأمن لكثرة عدد الأخطار المؤمن ضدها فى وثيقة التأمين ، لهذا فاذا ما ثبت أن البضاعة التى كانت سليمة وقت الشحن وصلت تالفة ، وأن الضرر الذى لحقها من النوع الذى يثير

---

(١) دومر فى تحليل شروط التامين ، ص ١٥٠ وما بعدها . وانظر أيضـــا جوفار رقم ١٣٨ ص ٩٥ .

(٢) شـــوفو ، القـــانون البحرى رقم ١٠٦٢ ص ٦٩٥. كيت Keate المرجـــع السابق ص ٧٠ .

(٣) جوفار ، فى التأمين البحرى رقم ٤٨١ ص ٢٨١ .

(٤) بول Poole المرجع السابق ص ١٥٥ .

قرينة على حدوثه بسبب أجنبي ، ففي هذه الحالة يعتبر هذا إثباتاً كافياً على أن هذا الضرر نتيجة خطر مؤمن ضده ، وعندئذ يكون على المؤمن أن يثبت أن الضرر نتيجة خطر لا يسأل عنه[1] ، أى يقع على عاتق المؤمن إثبات أن الحادث الذى سبب الضرر يرد بين الأخطار المستبعدة .

فالتأمين ضد كل الأخطار إذن لا يضمن إلا الأضرار والخسائر التى تصيب المستأمن نتيجة سبب خارجى عن الشىء المؤمن عليه . أى أنه يجب وفقاً لهذا التأمين أن يكون الضرر الذى أصاب الشىء المؤمن عليه نتيجة خطر ، على أنه يتعين ألا يكون هذا الخطر من الأخطار المستبعدة ، هذا ومتى تحقق ضمان المؤمن وفقاً لهذا النوع من التأمين ، فإن المؤمن يضمن كل الضرر الذى لحق المستأمن ، دون إعفائه من أى نسبة مئوية للخسارة يكون منصوصاً عليها فى وثيقة التأمين وفقاً لشرط الملحوظة (Memorandum Clause) الذى يرد فى نهاية الشكل العام لوثيقة اللويدز .

١٨٤ ــ نطاق شرط « كل الأخطار » :

وتحدد أحكام القضاء نطاق شرط « كل الأخطار » بتفسير المقصود بهذا الشرط وبيان ما يدخل وما لا يدخل فيه من أخطار . ويجب أن ينص فى وثيقة التأمين صراحة على شرط « كل الأخطار » فلا يجوز إستنتاج هذا الشرط من شروط أخرى فى الوثيقة . وعلى هذا فتى كان الشرط الذى يرد فى وثيقة التأمين يغطى الشىء المؤمن عليه أثناء وجوده فى أماكن معينة ، فهذا الشرط ليس له من أثر سوى تحديد زمن ومكان الخطر ، ويرتب امتداد التأمين على الشىء المؤمن عليه أثناء وجوده فى هذه الأماكن ، ولكنه لا يترتب عليه بأى

---

(١) أرنولد ، رقم ٨٥٦ ص ٨١٦ وما بعدها . وقد طبقت محكمة King's Bench هذا المبدأ فى سنة ١٩٥١ فى قضية Theodouron V.Chester (1951) I Lloyd's Rep., 204 كما طبقت محكمة الهافر التجارية فى ١٣ فبراير ١٩٥٠ نفس المبدأ D. M. F. ــ ١٩٥٠ ــ ٤٤٩ .

حال أن يجعل التأمين ، تأميناً ضد كل الأخطار[1] أى لا يعتبر هذا الشرط ، شرط «كل الأخطار» وبالتالى فإن التأمين ضد كل الأخطار يحدد نطاق ضمان المؤمن وليس مدة الضمان[2] .

ويلاحظ كما رأينا ، أن هذا الشرط لا يغطى كل ما يصيب المستأمن من أضرار ، وإنما يجب أن تكون هذه الأضرار ناشئة عن خطر غير مستبعد .

١٨٥ — بيد أنه قد يدق أحياناً تحديد ما يدخل فى نطاق هذا الشرط ، خاصة إذا لم يكن الخطر مستبعداً أو مضموناً بصفة صريحة ، والقضاء زاخر بأمثلة كثيرة ، فحكمت محكمة النقض الفرنسية بأنه يجب نقض الحكم الذى يقضى بأن التأمين «كل الأخطار» يجب أن يغطى خطأ المستأمن ، دون بيان العناصر الضرورية لتقدير جسامة هذا الخطأ[3] .

ولا تضمن وثيقة التأمين ضد كل الأخطار خطأ الربان والبحارة ، متى كان هذا الخطر مستبعداً قانوناً ، ولو لم يكن بين الأخطار المستبعدة فى وثيقة التأمين[4] .

وفى إحدى الحالات كانت وثيقة التأمين ضد كل الأخطار ما عدا الكسر وتسرب السوائل ، ثم استثنى ملحق تعديل وثيقة التأمين تسرب السوائل ، فأصبح يضمنه المؤمن ، ولكن مع هذا حكم بأنه لا يجوز للمستأمن أن يتمسك بأن المؤمن يضمن تسرب السوائل الذى ينتج عن العيب الذاتى للبضاعة وعدم كفاية التغليف ، إذ أن ملحق تعديل الوثيقة يحيل على الشروط الواردة فى الوثيقة ، وتستبعد هذه الأخيرة العيب الذاتى وعدم كفاية التغليف[5] .

---

(١) استئناف باريس فى ١ ديسمبر ١٩٣٣ . ملحق دور — ١٢ — ٦٣ .

(٢) محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية فى ٣١ يوليو ١٩٥٨ . قضية Industrial Waxes Inc. V. Brown, (1958) 2 Lloyd's ReP., 626.

(٣) نقض مدنى فرنسى فى ١٥ يناير ١٩٢٩ وملحق دور — ٧ — ١٤٥ .

(٤) نقض مدنى فرنسى فى ١٦ يناير ١٩٢٤ ملحق دور — ٢ — ١٩٢ .

(٥) استئناف باريس فى ٢٦ أكتوبر ١٩٥٣ D. M. F. ١٩٥٤ — ١٤٧ .

والواقع أن ما انتهى إليه هذا الحكم صحيح، إذ أن التأمين «كل الأخطار» لا يضمن كل الأضرار التي تحدث للشيء المؤمن عليه، وما دام أن هذا الضرر قد نشأ عن خطر مستبعد فلا يضمنه المؤمن ولو كان الضرر في ذاته، قد نص صراحة على ضمانه، ففي حالتنا هذه يضمن المؤمن تسرب السوائل وفقاً للملحق تعديل وثيقة التأمين، ولكنه متى كان هذا التسرب قد نتج عن خطر مستبعد، وهو العيب الذاتي للبضاعة، فلا يجوز ضمانه ولو كان التأمين ضد كل الأخطار، لأن هذا النوع من التأمين لا يمنع كما رأينا استبعاد أخطار معينة، من بينها العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه[1].

١٨٦ — وقد سبق أن رأينا[2] ما أثير من جدل حول طبيعة خطر الأمطار، وهل يعتبر خطراً بحرياً، وبالتالي يضمن المؤمن البحري نتائجه، أم أنه لا يعد كذلك، ورأينا انقسام القضاء حول هذه المسألة.

ويتجه أغلب القضاء البلجيكي إلى اعتبار هذا الخطر من الأخطار التي يغطيها التأمين البحري، وفقاً لوثيقة أنفرس سنة ١٨٩٥[3]، برغم أنه لم يرد صراحة بين الأخطار التي تنص عليها المادة الأولى من هذه الوثيقة.

وعلى هذا فإنه متى كان التأمين ضد كل الأخطار، فانه يغطى خطر الأمطار[4]، ويرى دي سميه De Smet أن التأمين ضد كل الأخطار يشمل خطر الأمطار لأن هذا الخطر مستبعد من التأمين العادي، ويشمل التأمين «ضد كل الأخطار» الأخطار المستبعدة من التأمين العادي[5].

ونرى أن التأمين ضد كل الأخطار يشمل خطر الأمطار متى كان وقوع الأمطار التي ألحقت الضرر بالأشياء المؤمن عليها يخرج عن التوقع العادي للأمور، لأنه يمكن اعتباره عندئذ خطراً بحرياً متى حدث أثناء الرحلة البحرية،

---

(١) نقض فرنسي عرائض في ١٠ يناير ١٩٣٩ دور — ١٧ — ٦٨ .
(٢) راجع سابقا رقم ١١٣ .
(٣) تحكيم بلجيكي في ٢٨ سبتمبر ١٩٢٩ دور — ٢٢ — ١٦٥ .
(٤) تحكيم بلجيكي في ٣٠ أكتوبر ١٩٢٩ — دور — ٢٢ — ١٦٥ .
(٥) دي سميه جـ ١ رقم ٢٥٤ ص ٢٧٠ .

وعلى هذا فان التأمين ضد كل الأخطار يغطى النتائج التى تترتب على وقوعه . أما إذا كان وقوع الأمطار عادياً ومتوقعاً ، فان التأمين وفقاً لشرط كل الأخطار لا يشمل نتائجها .

١٨٧ — ولا تغطى وثائق التأمين البحرى ، عادة ، البضائع التى تنقل على سطح السفينة On Deck نظراً لأنها تتعرض لأخطار أكثر جسامة من البضائع التى تنقل بالطرق المعتادة ، ولكنه متى كان نقل هذه البضائع على سطح السفينة ، يتم وفقاً لعرف تجارة السلعة التى تنقل بهذه الطريقة والتى يتم التأمين عليها ، فإنه يفترض أن المؤمن عالم بهذا العرف التجارى ، دون حاجة إلى إخطاره بذلك ، ومن ثم فانه يفترض أنه تحمل خطر وجود مثل هذه البضاعة على ظهر السفينة[١] .

وتطبيقاً لذلك حكم بأنه متى كان التأمين ضد كل الأخطار وكان جزء من البضاعة منقولا على ظهر السفينة وفقاً لعادة تجارية ، فان المؤمن يسأل عما يصيب هذه البضاعة من تلف ، على أن يثبت المستأمن أن الضرر الذى لحق البضاعة نتيجة حادث Casualty . ولكنه لا يلتزم باثبات طبيعة هذا الحادث الذى ألحق الضرر ببضاعته[٢].

١٨٨ — وعرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أن المدعية ، وهى شركة إنجليزية ، قدمت كمية من الجلود إلى شركة ألمانية لتقوم بتصنيعها ، وكانت هذه الكمية من الجلود مؤمناً عليها وفقاً لوثيقة اللويدز ضد كل الأخطار من أى نوع كانت ، وأياً كانت طريقة تحققها Against all and every risk, whatsoever, however arising" وقامت الشركة

---

(١) أرنولد ، المرجع السابق ، رقم ٢٧٦ ص ٢٤٣ وراجع القاعدة ١٧ من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى الانجليزى التى تقضى بأنه عند انعدام الاتفاق على العكس ، فان البضاعة التى تشحن على ظهر السفينة يجب التأمين عليها وفقا لشرط خاص ، وليس وفقا للتحديد العام للبضاعة فى وثيقة التأمين .

(٢) قضية British & Foreign Marine Insurance C.o Ltd and Guant حكم محكمة الاستئناف منشور فى IK.B.903 (1920) وقد أيد مجلس اللوردات هذا الحكم فى ١٨ أبريل ١٩٢١ 41 , 2 A.C. (1921) .

الألمانية بتسليم جزء من الجلود إلى مقـاولين لها من الباطن فى ألمانيا دون أن تكون هناك أى علاقة تعاقدية بين الشركة المدعية وهؤلاء المقاولين ، بيد أن المقاولين من الباطن للشركة الألمانية حبسوا كمية الجلود المسلمة إليهم بقصد ممارسة حق مالى لهم قبل الشركة الألمانية ، ورفض المقاولون أن يفرجوا عن هذه الكمية التى فى حيازتهم ، ثم أفلست الشركة الألمانية ، وحجز مدير التفليسة كمية الجلود الباقية للشركة المدعية لدى الشركة الألمانية المفلسة ، ورفضوا — خطأ — أن يسلموا كمية الجلود إلى الشركة المدعية . ثم رفعت الشركة الإنجليزية دعوى ضد المؤمن تطالبه بتعويضها عن هذه الخسائر . وقضت المحكمة بأحقية الشركة فى التعويض ، وبأن الخطر الذى سبب خسارة الشركة يدخل ضمن الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها فى التأمين وفقاً لشرط «كل الأخطار[1] » .

ويلاحظ أن الخطر الذى رأى هذا الحكم أنه يدخل ضمن شرط «كل الأخطار » ، وهو حبس الجلود المؤمن عليها لدى دائنى الشركة الألمانية ومدير تفليستها ، لم يرد فى وثيقة التأمين بين الأخطار المستبعدة ، كما أنه لا يعتبر من الأخطار المستبعدة قانوناً ، ولذلك إعتبرته المحكمة خطراً يدخل فى نطاق شرط «كل الأخطار » إذ أن الوثيقة التى تم بمقتضاها التأمين على هذه الكمية من الجلود ، تضمن هذه الجلود ضد ما يلحقها من أضرار ، أياً كان الخطر الذى نتج عنه الضرر ، وأياً كانت طريقة تحققه However arising .

١٨٩ — ومتى تحقق ضمان المؤمن وفقاً للتأمين ضد كل الأخطار ، فان المؤمن يضمن الضرر الذى يلحق الشىء المؤمن عليه كاملا ، دون إعفائه من أى قدر من هذا الضرر أو دون خصم أى نسبة مئوية ، كما يعبر شرط كل الأخطار الصادر من .I.L.U "Irrespective of Percentage"

وعلى هذا يسأل المؤمن فى هذا النوع من التأمين عن كل نقص فى

---

(1) قضـية
London and Provincial Leather Processes, Ltd. V. Hudson (1939) 2 K.B., 724

البضاعة أياً كان سببه ، ولا يستطيع المؤمن المنازعة فى تحقق هذا النقص ، متى كانت عملية وزن البضاعة قد تمت تحت رقابة ضابط من الجمارك [1] .

وفى قضية عرضت على القضاء الفرنسى ، تتلخص وقائعها فى أن شركة ما اشترت من سايجون شحنة من الأذرة تبلغ ٧٢٠ طناً معبأة فى جوالات، دون تحديد لها بعلامة معينة أوبأرقام ، أو حتى بسند شحن محدد ، وشحنت هذه البضاعة على إحدى السفن ضمن كمية أخرى من الأذرة ، ومختلطة بها ، وتبلغ هذه الكمية ١٧٨٠طناً أى أن مجموع الشحنة كلها كان ٢٥٠٠ طن من الأذرة ، شحنت فى أحد عنابر السفينة سائبة en vrac وكانت الشركة التى إشترت كمية الأذرة (٧٢٠ طناً) من سايجون ، قد أمنت عليها ضد كل الأخطار . وفى أثناء الرحلة تسربت المياه إلى العنبر الموجود به الأذرة مما ترتب على ذلك تلف جزء من كمية الأذرة ، وعند وصول البضاعة إلى ميناء الوصـــول ، سلم الوكيل بالعمولة جميع المشترين كمياتهم كاملة ولم تتقدم الشركة صاحبة الـ ٧٢٠ طناً إلا فى النهاية فتسلمت الجزء الباقى من شحنة الأذرة ، وكان طبعاً أقل من الكمية المشتراة ، لأنها تحملت الخسارة كلها وحدها . ورفضت شركة التأمين أن تدفع كل التعويض المستحق عن الكمية التالفة تأسيساً على أنه لا يستحق للشركة المستأمنة إلا تعويض بنسبة ٧٢٠ إلى ٢٥٠٠ طن . فقضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية المؤمن عن تعويض كل النقص الذى لحق المستأمن دون أن يستطيع المؤمن التمسك بنسبة مئوية التلف [2] .

---

(١) محكمة الجزائر التجارية فى ٢٠ نوفمبر ١٩٥٦ .D.M.F ــ ١٩٥٧ ــ ٥٠٤ .

(٢) نقض فرنسى فى ١٣ ديسمبر ١٩٤٩ ــ .D.M.F ــ ١٩٥٠ ــ ٢٧٠ .

الفصل الثانى

إسهام أكثر من خطر فى إحداث الضرر

١٩٠ ــ تمهيـــد :

الضرر الذى يلحق الشىء المؤمن عليه ، يكون إما نتيجة طبيعية لاستعمال هذا الشىء أو نتيجة تحقق خطر ما ، ولا يدخل الضرر فى الحالة الأولى فى نطاق ضمان المؤمن ، إذ أن المؤمن لا يضمن حادثاً مؤكد الوقوع ، وإنما لابد أن يكون هناك خطر أى حادث محتمل الوقوع حتى ينعقد ضمان المؤمن .

والخطر الذى يضمن المؤمن نتائجه ، هو الخطر الفعلى ، أى الخطر الذى يقع فعلا ، فالضرر الذى يقع نتيجة مجرد الخوف من وقوع خطر ، لا يضمنه المؤمن[1].

هذا وتجب التفرقة بين الخطر الذى يسهل وقوع الضرر ، والخطر الذى يسبب وقوع الضرر . فالأخير هو الذى يضمن المؤمن نتائجه . مثال ذلك وقف البضاعة بوساطة سلطة عامة ، مما أدى إلى الاستيلاء عليها نهائياً ، فالاستيلاء وليس الوقف ، هو سبب الضرر المباشر[2] .

ولا يقع الضرر الذى يلحق الشىء المؤمن عليه ، والذى يضمن المؤمن نتائجه نتيجة خطر واحد فى جميع الأحوال ، بل قد يسهم أكثر من خطر فى وقوع هذا الضرر .

والأخطار التى تسهم فى إحداث الضرر ، إما أن تحدث فى وقت واحد ، أو فى وقت مقارب ، وإما أن تحدث متعاقبة .

---

(١) تيرنر ، المرجع السابق ص ٥٨ وراجع سابقا رقم ١٦٨ .

(٢) راجع Preston & Colinvaux المرجع السابق ص ٧٧ .

بيد أن الضرر قد يتحقق تماماً بوقوع خطر واحد ، ثم يقع بعد ذلك خطر آخر لا يؤثر فى مدى الضرر الذى لحق الشىء المؤمن عليه ، وقد يؤدى الخطر الذى يقع لاحقاً للخطر المتسبب فى الضرر ، إلى زيادة الضرر أو تفاقمه.

وإذا ما أسهم أكثر من خطر فى إحداث الضرر فإنه لاصعوبة إذا كانت هذه الأخطار كلها تغطيها وثيقة التأمين ، إذ يضمن المؤمن الضرر ، أو إذا كانت الأخطار كلها مستبعدة فلا يضمن المؤمن مثل هذا الضرر . ولكن الصعوبة تثور إذا كان الضرر نتيجة خطر مضمون . وآخر مستبعد فى نفس الوقت ، فهل يضمن المؤمن هذا الضرر أم لا ؟

ستكون هذه الأمور محل بحثنا فى هذا الفصل .

وعلى هذا سندرس فى هذا الفصل تعاقب الأخطار فى الفرع الأول ، ثم نتكلم عن تزاحم الأخطار فى الفرع الثانى .

الفرع الأول

تعاقب الاخطـــار

١٩١ — نقصد بتعاقب الأخطار ، أن يسهم أكثر من خطر فى إلحاق الضرر بالشىء المؤمن عليه ، مع التحقق من أن كل خطر من هذه الأخطار قد أسهم فى إحداث الضرر بقدر معين .

ويثير تعاقب الأخطار على هذا النحو فروضاً عديدة . سنعرض لأهمها فيما يلى :

١٩٢ — قد يقع خطر من الأخطار التى تغطيها وثيقة التأمين ويلحق بالشىء المؤمن عليه نسبة معينة من الضرر ، ثم يقع خطر آخر من الأخطار المستبعدة ، يترتب عليه أيضاً إلحاق ضرر بالشىء المؤمن عليه ، فى مثل هذه الحالة يسأل المؤمن عن نسبة الضرر التى تحدث نتيجة الخطر المضمون . ولا يسأل عن الجزء الباقى من الضرر ، فتتوقف مدى مسئولية المؤمن عن

القدر الذى أسهم به كل خطر فى إحداث الضرر . هذا وليس من الميسور دائماً تحـديد هذا القدر فى كل الحالات ، لهـذا تعتبر هذه المسألة مسألة واقع ، وللمحاكم سلطة التقدير فى كل حالة على حدة وفقاً للظروف . مثال ذلك ، لو حدث أن المياه دخلت أحد عنابر السفينة فى أثناء عاصفة ، وأتلفت كل ما صادفها ، ثم تفاقم الضرر نتيجة خطأ من الربان الذى نسى أن يحكم إغلاق فمرات السفينة . فلو افترضنا أن زيادة الضرر نتيجة خطأ الربان كانت نسبة الربع من الضرر الكلى ، فإن المؤمن سيعتبر مسئولا عن ثلاثة أرباع الضرر [1] .

وتوزيع الضرر بين المؤمن والمستأمن فى مثل هذه الحالة ، هو الحل المعمول به فى فرنسا[2] ولكنه ليس هو الحل السـائد فى إنجلترا ، إذ يأخذ القضاء الإنجليزى بنظرية السبب المباشر[3] ، أى يستمر الضرر على عاتق أحد طرفى عقد التأمين ، المؤمن أو المستأمن ، وفقاً لما إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لخطر مضمون أو خطر مستبعد . أى تعتبر هذه الحالة فى القانون الإنجليزى من قبيل تزاحم الأخطار ، وعلى هذا سندرسها فى الفرع الثانى من هذا الفصل .

ومع ذلك يلاحظ أنه إذا اعتبر كل من الخطر المضمون والخطر المستبعد ، سببين مباشرين للضرر ، فقد ظهرت صعوبة فى القانون الإنجليزى ، فيما يتعلق بتحديد من الذى يتحمل الضرر فى مثل هذه الحالة . وفى المسألة رأيان : الأول يرى أنه مادام يعتبر أى الخطرين سبباً للضرر ، فإن استبعاد أحدهما لايجب أن يعوق إعتبار الآخر سبباً للضرر ، ومن ثم يمكن مساءلة المؤمن على أساسه . أما الرأى الثانى فيرى ، على العكس ، عدم مساءلة المؤمن فى هذه

---

(١) دانجون ، المرجع السابق رقم ١٥٩١ ص ٥٠٢ وما بعدها .

(٢) وقد طبقت محـكمة استئناف باريس فى ٢٥ يناير ١٩٢٤ قاعدة توزيع المسئولية عن الضرر بين المؤمن والمسـتأمن فى حالة أسهم فيهـا خطر مضمون وخطر مستبعد فى أحداث الضرر . ملحق دور ـ ٢ ـ ٢٩٣ .

(٣) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٧٤ ص ٧٠٠ وما بعدها .

الحالة ، إذ أنه كما أسهم الخطر المضمون فى احداث الضرر ، فإن الخطر المستبعد يعتبر كذلك سبباً للضرر ، ولما كان المؤمن لا يسأل عن الضرر الذى يحدث نتيجة خطر مستبعد . فإنه يجب اعفاؤه من هذا الضرر اعمالا لشرط عدم الضمان من نتائج هذا الخطر[1] .

١٩٣ — أما إذا كان الضرر قد لحق الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع خطر مستبعد من نطاق ضمان المؤمن ، ثم أصاب هذا الشيء ضرر لاحق نتيجة وقوع خطر مضمون ، فهل يضمن المؤمن هذا الضرر اللاحق الذى لحق الشيء المؤمن عليه ، وهو الضرر الذى حدث بسبب الخطر المضمون ؟

من المتفق عليه فى هذه الحالة ، أن المؤمن لا يسأل إطلاقاً عن مثل هذا الضرر الذى يلحق المستأمن . وتطبيقاً لذلك عرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أنه بمقتضى وثيقة تأمين ضد أخطار البحر ، اتفق طرفا التأمين على ضمان الخسارة الكلية ، مع استبعاد خطر الاستيلاء بوساطة الأعداء Capture ، وكان التأمين على سفينة محايدة فى أثناء الحرب بين روسيا واليابان ، ثم استولت اليابان على هذه السفينة ، وفى أثناء ابحارها نحو محكمة الغنائم ، تحطمت السفينة وهلكت هلاكاً كلياً ، ثم قضت محكمة الغنائم بعد ذلك بالاستيلاء عليها .

ونتيجة لذلك طالب المستأمن المؤمن أن يؤدى له مبلغ التأمين ، مدعياً أن الخسارة الكلية التى لحقت السفينة ، كانت نتيجة خطر من أخطار البحر ، يضمن المؤمن نتائجه وفقاً للوثيقـة ، إذ أن الضرر الذى لحق السفينة بالاستيلاء عليها لم يكن سوى خسارة جزئية ، لأن حكم محكمة الغنائم بالاستيلاء وليس الاستيلاء فى حد ذاته ، هو الذى يحقق الخسارة الكلية للسفينة ، لأنه قبل ذلك يكون هناك أمل فى نجاة السفينة من الاستيلاء عليها نهائياً ، لهذا فإن الخسارة الكلية التى لحقت السفينة تعتبر نتيجة خطر من أخطار البحر (وهو خطر مضمون) لأن هذا الخطر حدث قبل صدور حكم محكمة الغنائم بالاستيلاء .

---

(١) ارنولد ، المرجع السابق رقم ٨١٢ ص ٧٦٦ .

ولكن مجلس اللوردات قضى فى ٣ يوليو ١٩٠٨ بأن الخسارة الكلية للسفينة تعتبر أنها تحققت بالاستيلاء قبل تحقق خطر البحر ، ولهذا فلا يضمن المؤمن هذا الخطر تأسيساً على أنه وقت وقوع خطر البحر كانت السفينة قد هلكت هلاكاً كلياً بالاستيلاء عليها ، فيكون خطر البحر قد ورد على غير موضوع التأمين (السفينة) الذى انقضى بالاستيلاء عليها من اليابانيين لأن الخسارة الكلية تلحق السفينة منذ تاريخ الاستيلاء الفعلى عليها من الأعداء وليس منذ تاريخ الحكم من محكمة الغنائم ، فلو أن السفينة كانت موضوعاً للتأمين عليها ضد الاستيلاء ، وكان التأمين لمدة معينة ثم حدث الاستيلاء قبل انتهاء مدة التأمين ولكن حكم محكمة الغنائم صدر بعد انتهاء هذه المدة ، فإن المستأمن كان سيعوض بلا شك عن هذا الضرر دون انتظار لحكم محكمة الغنائم . وعلى هذا فمتى تحقق أن هناك ضرراً قد لحق الشىء المؤمن عليه نتيجة خطر مستبعد ، ثم حدث بعد ذلك ضرر نتيجة خطر مضمون ، فإن المستأمن لا يعوض اطلاقاً فى هذه الحالة[1] .

١٩٤ — وقد يقع الضرر نتيجة تعاقب أخطار يضمن المؤمن نتائجها ، وفى هذه الحالة يجب أن نفرق بين فرضين :

(ا) أن يتمثل الضرر الذى يلحق بالشىء المؤمن عليه ، نتيجة توالى وقوع الأخطار ، فى خسارة جزئية ، وفى هذه الحالة يسأل المؤمن عن تعويض كل ضرر يصيب المستأمن ، ولو تجاوز مجموع المبالغ التى قد يدفعها المؤمن مبلغ التأمين ، ما لم يتفق فى وثيقة التأمين على غير ذلك .

وقد نصت على هذا الفقرة الأولى من المادة ٧٧ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ ، إذ تقضى بأن « يسأل المؤمن عن الأضرار المتلاحقة ، ولو تجاوزت قيمة هذه الأضرار فى مجموعها ، مبلغ التأمين ، ما لم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك[2] » .

(١) قضية Anderson and Marten (1908) A. C., 334.

(٢) Sec. 77. (1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such loss may exceed the sum insured."

ويلاحظ أن هذا المبدأ مقصور على التأمين البحرى ، إذ فى التأمين غير البحرى يخفض مبلغ التأمين ، تلقائياً ، كلما دفع المؤمن جزءاً منه بمناسبة وقوع ضرر ما للمستأمن(١) .

(ب) أن يترتب على وقوع الخطر المضمون خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه ولا يتم إصلاح هذا الضرر أو التعويض عنه ، ثم يتبع هذا وقوع خسارة كلية نتيجة تحقق خطر آخر مضمون ، فلا يعوض المستأمن إلا عن الخسارة الكلية فقط .

وقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة ٧٧ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى هذ المبدأ ، حيث نصت على أنه « عندما يقع فى ظل وثيقة تأمين واحدة خسارة جزئية ، لا يتم إصلاحها أو التعويض عنها ثم يتبع ذلك وقوع خسارة كلية ، فإن المستأمن لا يعوض فقط إلا عن الخسارة الكلية(٢) .

ولكنه يلاحظ أنه إذا حدث للشيء المؤمن عليه خسارة جزئية نتيجة خطر مؤمن ضد نتائجه ولم يعوض عنه ثم هلك الشيء المؤمن عليه كلية ، نتيجة خطر مستبعد ، فإن المستأمن لا يمكنه المطالبة بأى تعويض وفقاً لوثيقة التأمين(٣) .

الفرع الثانى

تزاحم الأخطار

١٩٥ — نقصد بتزاحم الأخطار إسهام أكثر من خطر فى إحداث الضرر ، على أن يكون أحد هذه الأخطار مستبعداً والآخر يضمن المؤمن نتائجـــه .

---

(١) دوفر فى التأمين البحرى ص ٤٦٢ .

(٢) Sect.77. (2) "Where under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by total loss, the assured can only recover in respect of the total loss."

(٣) راجع تشالمرز فى قانون التأمين البحرى سنة ١٩٠٦ والأمثلة التى ذكرها ص ١١٧ وما بعـــدها .

وقد رأينا فى الفرع السابق أنه فيما يتعلق بهذه الحالة ، يوزع الضرر بين المؤمن والمستأمن بنسبة ماحققه كل خطر من ضرر للشيء المؤمن عليه ، فيتحمل المؤمن نسبة الضرر التى ألحقها الخطر المضمون ، ويتحمل المستأمن نسبة الضرر التى أصابت الشيء المؤمن عليه نتيجة الخطر المستبعد [1] . هذا هو الحل فى القانون الفرنسى . أما القانون الأنجلو أمريكى فيأخذ بحل آخر لهذا التزاحم بين الخطر المضمون والخطر المستبعد ، وهو إعتبار أحد هذين الخطرين سبباً للضرر دون الآخر حتى يستقر الضرر فى النهاية على عاتق أى من طرفى التأمين ، تبعاً لتحديد الخطر الذى يعتبر سبباً مباشراً للضرر ، هل هو الخطر المضمون أم أنه على العكس الخطر المستبعد ؟

وتعالج هذه المسألة فى القانون الأنجلو أمريكى تحت عنوان نظرية السبب القريب أو المباشر Proximate Cause ، وسندرس فى هذا الفرع المقصود بهذه النظرية وتقديرنا لها ، حيث نبين ما إذا كانت تصلح أساساً لحل التزاحم بين الأخطار المضمونة والأخطار مستبعدة ، أم أن هناك حلا آخر يفضل هذه النظرية .

(١) راجع سابقا رقم ١٩٢ .

المبحث الأول

نظرية السبب المباشر

١٩٦ — تقضى الفقرة الأولى من المادة ٥٥ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ بأنه « يسأل المؤمن ، وفقاً لنصوص هذا القانون ، عن أى خسارة سببها المباشر خطر مؤمن ضده ، ولكنه لا يسأل عن أى خسارة لا يكون سببها المباشر خطر مؤمن ضده مالم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك[1] » .

ثم تعدد الفقرة الثانيـــة من ذات المادة الأخطار التى لا يسأل المؤمن عن نتائجها ما لم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك . مثال ذلك خطأ المستأمن ، والتأخير ، ولو كان ناشئاً عن خطر مؤمن ضده ، والاستهلاك العادى بالاستعمال ، وتسرب السوائل العادى ، والكسر ، والعيب الذاتى أو طبيعة الشىء المؤمن عليه ، والأضرار التى تنشأ عن فعل الجرذان والهوام ، أو أى ضرر يصيب ماكينات السفينة ، لا ينشأ مباشرة عن خطر بحرى .

وليست المادة ٥٥ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى ، فى الواقع ، سوى تقنين لما استقر عليه القضاء الإنجليزى فى مادة التأمين البحرى من حيث الأخذ بنظرية السبب القريب أو المباشر فيما يتعلق بتزاحم الأخطار فى التأمين البحرى .

ويلاحظ بادئ ذى بدء ، أنه وإن كان من المتفق عليه فقهاً وقضاء ، سواء فى بريطانيا أو فى الولايات المتحدة ، أنه متى ثبت اشتراك أكثر من خطر فى إحداث الضرر للأشياء المؤمن عليها ، وكان بين هذه الأخطار خطر

---

(1) Sec. 55. (1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but subject aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by peril insured against".

مستبعد فإنه يجب الاعتـــداد بالخطر الذى يكون سبباً مباشراً للضرر Proximate Cause ، وهذا هو ما قننه قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة١٩٠٦ عندما قرر الأخذ بهذه النظرية كما تقدم ، على أن تحديد المقصود بالسبب المباشر مع ذلك محل نزاع كبير فى الفقه والقضاء .

١٩٧ — ويلاحظ أن تعبير السبب المبـــاشر Direct Cause خير من تعبـــير السبب القريب Proximate Cause ، بالمعنى المقصود فى هذه النظرية ، ولذلك يجب أن يفهم هذا المعنى من نظرية السبب المباشر . على أن الاصطلاح المقابل للسبب المباشر هو السبب البعيد Remote Cause .

وتهدف هذه النظرية إلى إقامة خط فاصل بين الأضرار التى يمكن أن يسأل عنها المؤمنون ، وتلك التى يجب إعفاؤهم منها ، ويعبر عن هذه النظرية بالحكمة اللاتينية : "Causa Proxima non remota spectatur" أى أن السبب المبـــاشر ، لا السبب البعيد ، هو الذى يؤخذ فى الاعتبار ، وقد شرعت هذه القاعدة لمصلحة المستأمن والمؤمن على السواء ، فتحمى هذه القاعدة المستأمن ضد حرمانه من حقوق بلا مبرر ، تأسيساً على أنه لولا السبب البعيـــد ، الذى يفترض أنه خطر مستبعد ، لما حدث الضرر . وعلى هذا لايعوض المستأمن ، فى الوقت الذى يكون سبب الضرر المباشر خطراً مؤمناً ضده ، كما أن هذه القاعدة تحمى المؤمن أيضاً ضد مطالبات عن الأضرار التى بينما يرجع سببها البعيد إلى خطر مؤمن ضده ، فإنها لا تصلح للمطالبة بها على أساس وثيقة التأمين[1] .

هذا ومتى تقرر أن هناك سبباً مباشراً للضرر ، فلا أهمية لاشتراك أسباب أخرى معه فى احداث هذا الضرر ، وحيثما يساهم عدد من الأسباب فى إحداث الضرر ، ومتى كان واحد أو أكثر من هذه الأسباب يرد بين الأخطار

---

(١) راجع محاضرتين للاستاذ (F) Carey بعنوان Marine Insurance and Kindred subjects سلسلة محاضرات صادرة من معهـــد التأمين بلنـــدن سنة ١٩١٩ من ص ١ الى ص ١٤ .

المؤمن ضدها بينما لا تكون الأسباب الباقية كذلك ، فإنه من الضرورى أن نبحث عن قاعدة لمعرفة السبب الذى يجب أن يعتد به واستبعاد غيره من الأسباب [١] لأنه متى كان هناك أكثر من سبب للضرر ، ولم يعرف أى الأخطار هو الذى أحدث الضرر ، فلا أهمية تثور لتحديد السبب المباشر ، إلا متى كان بين هذه الأخطار خطر مؤمن ضد نتائجه وآخر مستبعد [٢] .

١٩٨ — كان يقصد بالسبب المباشر فى أول نشأة هذه النظرية السبب الأخير ، من حيث وقوعه زمنياً ، بحيث يعتبر أن هذا السبب هو السبب المباشر للضرر ، وعلى هذا يضمن المؤمن الضرر ، متى كان السبب الأخير الذى أسهم فى إحداثه يرد بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها .

وتطبيقاً لهذا إذا كانت هناك وثيقة تأمين على البضاعة ، ونص على عدم ضمان نتائج الأعمال الحربية وفى أثناء قيام حالة الحرب وبسبب إطفاء الأنوار فى الموانى وفى السفن إصطدمت سفينة بكتلة من الصخور مما أدى إلى تحطمها ، فقد اعتبر هذا الضرر ناتجاً عن أخطار البحر يضمنه المؤمن ، وليس نتيجة للأعمال الحربية [٣] ويظهر فى هذه الحالة الاعتماد على فكرة السبب الأخير .

وتطبيقاً لنفس الفكرة قضى بأنه متى كانت هناك شحنة من الأرز على السفينة ، ثم حدث أن قرض الجرذان أنبوبة تمر خلال البضاعة مما أحدث فيها ثغرة ، فدخل من خلالها ماء البحر ، فأتلف الأرز . فإن خطر البحر يعتبر السبب المباشر للضرر لا فعل الجرذان [٤] . ويتضح من هذا المثال المغالاة فى تطبيق فكرة السبب الأخير واعتباره السبب المباشر للضرر برغم أنه يتضح من المثال أنه لولا فعل الجرذان لما حدث الضرر ، وعلى هذا كان يجب إعتبار هذا الفعل سبباً مباشراً للضرر .

---

(١) دوفر فى التأمين البحرى ص ٤٠٩ وما بعدها .

(٢) بول ، المرجع السابق ص ١٩٨ .

(٣) قضية Ionides V. Universal Mar. Ins. Assn. (1863) نقلا عن تشالمرز ص ٧٣ .

(٤) قضية Hamilton V. Pandorf (1887), وكانت القضية تتعلق بسند شحن ، ولكن يطبق نفس المبدأ على التأمين البحرى ، تشالمرز ص ٧٤ ، وهامش رقم (٦) فى نفس الصفحة .

وفى وثيقة تأمين على سفينة ، كان المؤمن لا يضمن الاستيلاء على السفينة أو حجزها بوساطة السلطات ، وكان بحارة السفينة يشتغلون بتهريب البضائع ، ونتيجة لهذا ، فقد حجزت السلطات الأسبانية هذه السفينة . ومع هذا فقد إعتبر حجز السفينة ، لا فعل البحارة ، هو سبب الضرر [1] . ويدل هذا المثال أيضاً على المبالغة فى تطبيق فكرة السبب الأخير باعتباره سبباً مباشراً للضرر ، إذ أنه من الواضح أن فعل البحارة هو السبب المباشر للضرر فى هذه الحالة ، ولو لم يكن هو السبب الأخير .

١٩٩ ــ ولما كانت فكرة السبب الأخير تقوم على إفتراض أن أسباب الضرر إنما تقع متتابعة زمنياً ، فكل سبب يسبب السبب الآخر الذى يليه فى وقت وقوعه ، بحيث يعتبر السبب الأخير هو سبب الضرر المباشر .

بيد أن الأمر لا يتم بهذه السهولة فى العمل . فليست الأسباب سلسلة متتابعة الحلقات ، وإنما شبكة متصلة Causation is not a chain but a net [2] وعلى هذا فلا يعتبر السبب المباشر للضرر ، هو السبب القريب منه ، وإنما السبب الكافى لإحداثه ، فالأسباب البعيدة قد لا يعتد بها فى تحديد سبب الضرر . ولكن يجب تفسير النظرية ، بما يحقق سيادة إرادة طرفى عقد التأمين ، لهذا يجب أن تكون هناك صلة مباشرة بين السبب الذى يعتد به فى تحديد الضرر ، والضرر الذى يحدث فى النهاية ، فإذا ما طرأ سبب بين وقوع السبب الأول والضرر النهائى ، فإن هذا السبب المستحدث قد يسود الأسباب المتقدمة متى كان سبباً حقيقياً كافياً ومسيطراً [3] .

فالضرر إذن قد يقع نتيجة أسباب متعددة ، ولكن فى قانون التأمين يجب أن يعتد فقط ، وفى كل حالة ، بالسبب المباشر أو السبب المسيطر دون غيره [4] .

---

(١) قضية Corry V. Burr, Asp. R.M.C., 4, 1878-1882,480

(٢) دوفر فى التأمين البحرى ص ٤١٠ .

(٣) دوفر ، ص ٤١٥ .

(٤) راجع Preston & Colinvaus فى مؤلفيهما قانون التامين لندن ١٩٦١ ص ٧٢ .

ويلاحظ أن فكرة السبب المباشر ، فى مجال التأمين ، قد أخذت عن نظرية العالم الإنجليزى جون ستيوارت ميل John Stuart Mill والتى تقضى باختصار بأنه يعتبر أن الحادث (أ) هو سبب الحادث (ب) متى كان الحادث (ب) لا يمكن وقوعه عند انعدام (أ) بحيث يقال إن (أ) سبب حتمى للحادث (ب) Sine qua non[1] فيقصد بالسبب المباشر إذن ، السبب الذى لولاه لما وقع الضرر a but - for Cause[2] وعلى هذا ، فقد عدل الفقه والقضاء عن فكرة الأخذ بالسبب الأخير ، باعتباره السبب المباشر للضرر ، ولجأ إلى فكرة جديدة للسبب المباشر .

فحكم فى الولايات المتحدة بأن الضرر الذى يضمن المؤمن البحرى نتائجه ، يجب أن يكون ناشئاً مباشرة عن خطر تغطيه وثيقة التأمين البحرى ، ويجب أن يكون هذا الخطر هو السبب المباشر للضرر ، ويقصد بالسبب المباشر ، السبب الفعال أو السبب الكافى للضرر[3] .

هذا ، ومتى كانت وثيقة التأمين تضمن أخطار البحر ، فإنه يجب لكى يسأل المؤمن عن الأضرار المترتبة على خطر من هذه الأخطار أن يكون هذا الخطر هو السبب المباشر للضرر . بيد أنه من العسر فى كثير من الأحيان أن نحدد على وجه الدقة السبب المباشر للضرر ، متى كان هناك أكثر من خطر أسهم فى احداث الضرر ، ولكنه أياً كانت صعوبة تحديد ما يمكن أن يعتبر سبباً مباشراً أو فعالا للضرر ، فإن ضرورة وأهميـــة هذا التحديد تظهر بصورة واضحة كلما تضمنت وثيقة التأمين إعفاء المؤمن صراحة من بعض الأخطار واقتصار ضمان المؤمن على أخطار محددة[4] .

٢٠٠ — هذا والقضاء الإنجليزى حافل بأمثلة كثيرة تدل على عدول

---

(١) راجع رسالة Selmer السابق الاشارة اليها ص ٢ .
(٢) هانز مولر ، دروسه السالف الاشارة اليها ص ٣٢ .
(٣) محكمة اقليم شمال كاليفورنيا فى ٢٠ أغسطس ١٩٣٨ ، دور — ٣٩ — ١٤٨ .
(٤) أرنولد ، رقم ٨٠٨ ص ٧٦١ .

القضاء عن التمسك بالسبب الأخير ، كسبب مباشر ، دائماً وفى كل حالة ، للضرر فى التأمين البحرى .

من ذلك مثلا ، أنه كان مؤمناً على قاطرة بحرية ضد خطر التصادم وأى ضرر يترتب على تصادم القاطرة بأى جسم آخر ، ولم تكن الوثيقة تتضمن أخطار البحر ، ثم اصطدمت القاطرة بجسم عائم ، ألحق بها ضرراً كبيراً ، ومن بين الأشياء التى لحقها أضرار ، غرفة آلات القاطرة وفى أثناء جر القاطرة إلى مكان لإجراء إصلاحها ، اندفعت المياه فى غرفة الآلات من ثقب حدث نتيجة التصادم ، وبدأت المياه تملأ الغرفة بسرعة ، وفشلت محاولة انقاذ القاطرة ، ثم غرقت القاطرة . وحكمت محكمة الاستئناف بأن التصادم هو السبب المباشر لحدوث الضرر ، ومن ثم يسأل المؤمن عن هذه الخسارة الكلية[1] .

وفى قضية أخرى ، كان التأمين على السفينة ضد بعض الأخطار من بينها أخطار البحر وذلك بمقتضى وثيقة تأمين تتضمن اعفاء المؤمن من كل نتائج الأعمال الحربية ، وبينما كانت السفينة فى رحلة من جنوب أمريكا إلى الهافر ، أصابها لغم بحرى من غواصة ألمانية على بعد ٢٥ ميلا من الهافر ، وبدأت السفينة على أثر ذلك فى الغرق ، ولكن أمكن جرها بوساطة القاطرات حتى وصلت الهافر فى مساء نفس يوم الحادث ، وفى أثناء نقل السفينة إلى رصيف الميناء الخارجى هبت عاصفة أدت إلى ارتطام السفينة بالرصيف . ومضى يومان على ذلك ، كانت السفينة خلالهما تحتك بالقاع فى كل حركة جزر ، ثم ترتفع فى أثناء المد ، وأخيراً غرقت السفينة وهلكت كلياً . أقام مالكو السفينة دعوى ضد المؤمن ، يطالبون بالتعويض عن الضرر نتيجة خطر من أخطار البحر . فقضى مجلس اللوردات فى ٣١ يناير ١٩١٨ بأن احتكاك السفينة بالقاع لا يعد سبباً جديداً طارئاً novus casus interveniens وأن اللغم هو السبب المباشر للضرر وعلى هذا لا يسأل المؤمن عن تعويض هذا الضرر ،

(١) قضية Reischer V. Borwick (1894), ASP. R.M.C., 7, 18900-1895,493.

حيث تقضى وثيقة التأمين بإعفاء المؤمن من نتائج الأعمال الحربية [1] ، وقد تمسك المستأنفون فى هذه الدعوى بفكرة السبب الأخير مدعين أنه تجب التفرقة بين حالات المسئولية فى التأمين البحرى والحالات الأخرى للمسئولية ، وأنه طبقاً للقانون الإنجليزى فإن السبب الأخير هو الذى يعتد به فقط ، ويتعين رفض الأسباب الأخرى ، برغم إشتراكها فى إحداث الضرر ، فالضرر يجب أن يلحق مباشرة بسببه . ثم رد المؤمن على هذه الحجة بأنه على فرض أن أخطار البحر تعتبر أيضاً سبباً مباشراً للضرر إلى جانب الخطر المستبعد ، فإن المؤمن لا يسأل عن مثل هـــذا الضرر[2] . وقد أخذ مجلس اللوردات . كما رأينا ، بهذا الدفاع (دفاع المؤمن) رافضاً فكرة السبب الأخير ، كسبب مباشر للضرر وإعتبار السبب الفعال هو سبب الضرر ، أى السبب الذى لولاه لما وقع الضرر .

٢٠١ — ويتجه القضاء الإنجليزى الحديث إلى نبذفكرة السبب الأخير باعتباره السبب المباشر للضرر ، والاعتماد على السبب الحقيقى ، الفعال والكافى لإحداث الضرر .

وهناك قضية تتلخص وقائعها فى أن وزير النقل الحربى إستولى على سفينة لنقل المعدات الحربية ، وكان مؤمناً على هذه السفينة بوساطة ملاكها ضد الأخطار البحرية ، وبينما كانت تبحر فى قافلة ، وهى تقوم بعملية حربية ، هى نقـــل معدات حربية ، جنحت السفينة ولم يكن هناك أى إهمال أو خطأ ملاحى من جانب السفينة ، وإنما كان الجنوح نتيجة عدة أسباب ، من بينها ، الانحراف عن الطريق المحدد للسفينة ، وذلك وفقاً لأوامر بحرية صادرة عن قائد القافلة ، بقصـــد تحاشى هجوم غواصة يخشى وقوعه ،

---

(١) قضـــية

Leyland Shipping Company, Ltd and Norwich Union Fire Insurance Society Ltd. (1918) A.C., 350.

وهذا الحكم تأييد لما قضت به محكمة الاستئناف فى هذه الدعوى (1917) 1K.B., 873

(٢) نفس المرجع ص ٣٥١ وما بعدها .

بالإضافة إلى حركة غير عادية من مد وجزر البحر لم تكن متوقعـة مما أدى إلى إلحاق أضرار بالسفينة .

وقد حكمت محكمة الاستئناف بأن الجنوح يعتبر هو السبب المبـاشر للضرر الذى لحق السفينة (١) ، ولكن مجلس اللوردات ألغى هذا الحكم ، وقرر أن السبب المباشر للجنوح هو العملية الحربية ، إذ أن السبب المباشر للضرر لا يشترط أن يكون بالضرورة السبب الأخير ، وإنما السبب الفعال effective والمسـيطر Predominant والذى يجب أن يسـلخ من بين الأسباب المشتركة فى إحداث الضرر ، ويستخلص هذا السبب الحقيقى والكافى Efficient من خلال الوقائع المتزاحمة ، بتطبيق قواعد الفهم السليم Common sense . هذا وقد تعتبر حادثة بحرية ، فى بعض الظروف نتيجة عمل حربى ، وهنا لأن السفينة كانت تقوم بعمل حربى ، هو نقل المعدات الحربية (٢) . ومع ذلك فى قضية أخرى متشابهة فى الوقائع مع القضية السابقة ، حكم بعكس ذلك . وتتلخص وقائع هذه القضية فى أنه كانت هناك سفينة إستولت الحكومة عليها فى أثناء الحرب بمقتضى عقد إستئجار ، نص فيه على أن ربان السفينة برغم تعيينه بوساطة ملاك السفينة فإنه يتلقى أوامره من المستأجر (أى الحكومة) ، وتضمن الحكومة بعض الأخطار التى تتعرض لها السـفينة ومن بينها نتائج العمليات الحربية وكانت السفينة تقوم بنقل شحنة من المعـدات الحربية إلى ميناء فرنسى ، وكانت هناك أوامر للسفينة بأن تعود إلى ميناء إنجليزى بدون شحنة لكى يتم الإفراج عنها ، وإنهاء الاستيلاء عليها ، وبعد وصولها إلى الميناء الفرنسى ، أصدر ضابط النقل البحرى فى الميناء أمره إلى السفينة بأن تغادر الميناء إلى نقطة معينة حيث تنضم إلى قافلة تبحر إلى إنجلترا ، وذلك بمجرد أن تفرغ الشحنة ، وإحتج الربان على هذا الأمر متذرعاً بسوء الحالة الجوية ، ولكن رفض اعتراضه وبعد أن غادرت السفينة الميناء جنحت وترتب على جنوحها إلحاق ضرر بها . وقضى مجلس اللوردات مؤيداً محكمة الاستئناف بأن جنوح السفينة لم يكن

(١) قضـية Yorkshire Dale Steamship Company, Ltd., V. Minister of War Transport, (1942) 1 K.B., 35.

(٢) حكم مجلس اللوردات فى ١٩ مايو ١٩٤٢ . (1942) A.C., 691.

نتيجة عمل حربى ، لأنها لم تكن مشتغلة بعملية حربية فى أثناء جنوحها ، وأن أمر ضابط النقل البحرى لم يكن هو السبب فى حدوث الجنوح ، وأنه بفرض أن هذا الأمر هو سبب الجنوح ، فإنه مجرد أمر بحرى وليس أمراً صادراً من المستأجر (الحكومة) ، وعلى هذا فلا تسأل الأخيرة عن الضرر الذى لحق السفينة[1] .

وقد برر مجلس اللوردات اختلاف الحكم فى هذه القضية عن القضية السابقة ، قضية Yorkshire بأن السفينة فى هذه الحالة لم تكن قائمة بعمل حربى إذ أنها بعد افراغ شحنتها فى الميناء الفرنسى وتوجهها إلى الميناء الإنجليزى تعتبر أنها أنهت مهمتها الحربية .

ويلاحظ أنه بمقارنة هذين الحكمين ، نجد أن مجلس اللوردات قد اعتبر السبب المباشر للضرر فى الحالة الأولى عملا حربياً ، لا لأن هذا السبب يمثل فى ذاته خطراً حربياً ، وإنما لمجرد أن السفينة كانت تقوم بعمل حربى هو نقل معدات حربية ، بينما لم يعتبر السبب المباشر للضرر فى القضية الثانية عملا حربياً ، حيث أن السفينة لم تكن قائمة بعمل حربى ، وهو — فى نظرنا — قول غريب ، لأن سبب الضرر يجب أن يتمثل فى خطر حقيقى ، ولا يجب بحال أن يرتبط بصفة السفينة وطبيعة العمل الذى تقوم به . فالسبب المباشر للضرر يجب أن يعتبر فى القضيتين الأمر الصادر إلى السفينة بتغيير طريقها أو بمغادرة الميناء برغم سوء الأحوال الجوية . سواء أشكل هذا الأمر خطراً بحرياً ، أم خطراً حربياً ، لأنه لولا هذا السبب لما وقع الضرر فى الحالتين .

٢٠٢ — هذا ويرى البعض أنه متى كان الضرر ناتجاً عن خطأ صادر من الربان أو البحارة ، فإن هناك استثناء يرد على قاعدة السبب المباشر ،

---

(١) قضية Larrinage Steamship Co. Ltd. V. the King (1945) K.B., 124.
حكم محكمة الاستئناف .
حكم مجلس اللوردات فى ٩ فبراير ١٩٤٥ . (1945) A.C., 246.

إذأنه ليس من الضروري أن يكون فعل الربان أو البحارة هو السبب المباشر للضرر إذ يكفي لنشوء حق للمستأمن في التعويض على أساس خطأ الربان أو البحارة أن يكون هذا الفعل سبباً من أسباب الضرر ، ولو كان سبباً بعيداً مشتركاً مع أسباب أخرى في احداث النتيجة[1] .

على أن هذا الرأي لا يتأسس على سند من القانون ، كما أن أحكام القضاء الإنجليزي لا تأخذ به ، وتسير على عكسه ، وتتطلب دائماً أن يكون السبب المباشر للضرر هو الخطر الذي يضمن المؤمن نتائجه ، للقول بنشوء حق المستأمن في التعويض[2] .

(1) ارنولد ، رقم ٨٥٠ ص ٨٠٩ وما بعدها .

(2) أنظر لاحقا ، أخطاء الربان أو البحارة ، الباب الثاني ، من القسم التطبيقي ، وعلى وجه الخصوص ، رقم ٢٤٥ ، والأخطاء المشار اليها في هذا البند .

المبحث الثانى

تقدير نظرية السبب المباشر

٢٠٣ — بعد أن إستعرضنا نظرية السبب المباشر ، ورأينا مدى التطور الذى لحقها إذ بعد أن كان يقصد بالسبب المباشر دائماً ، وفى جميع الأحوال السبب الأخير ، أصبح يقصد بهذا السبب ، السبب الفعال أو الكافى لإحداث الضرر ، ولكن يجب مع هـذا أن نلاحظ أن اعتبار السبب الأخير سبباً مباشراً للضرر ، ليس خطأ مطلقاً ، إذ قد يكون هذا السبب فعلا هو السبب الإيجابى والفعال لإحداث الضرر ، ولكن الخطأ هو اعتبار هذا السبب فى كل حالة ، سبباً مباشراً للضرر .

٢٠٤ — بيد أن تحديد السبب المباشر ، حتى بمعناه الحديث ، يعتبر فى الواقع أمراً فى منتهى الصعوبة والدقة ، هـذه الصعوبة تكتنف دائماً فكرة السببية فى القانون بصفة عامة . ولهذه الصعوبة مظهران :

الأول — أنه لابد من تحديد سبب للضرر ، حتى يتحدد المسئول عن هذا الضرر . ففى المسئولية المدنية مثلا ، تجب معرفة سبب الضرر حتى تمكن مساءلة أو عدم مساءلة فاعل هذا الضرر ، وفقاً لما إذا كان هذا السبب من الأسباب التى يسأل عنها الفاعل أم لا . وفى مجال التأمين لابد من تحديد سبب الضرر ، لمعرفة ما إذا كان من الأسباب التى يسأل عنها المؤمن أم لا .

الثانى — أنه إذا ما انتهينا إلى وجوب تحديد سبب الضرر ، فإن البحث عن هذا السبب أمر يدق كثيراً ، لا سيما إذا كان هناك أكثر من سبب ، وكانت هناك أهمية تترتب على تحديد السبب الفعلى والحقيقى للضرر .

وقد لاحظنا أن هـذه الأهمية تثور فى مجال التأمين كلما كان هناك أكثر من خطر أسهم فى إحداث الضرر ، وكان بين هذه الأخطار ، خطر

مضمون وآخر مستبعد ، ويعتبر كل من هذين الخطرين سبباً مباشراً للضرر بالمعنى الذى سبق أن حددناه لهذا السبب ، وقد اقترح لحـــل هذه الصعوبة طريقتان مختلفتان :

الأولى : وهى الأكثر سهولة ، ترى أنه ما دام أى من الخطرين المضمون ، والمستبعد ، يمكن أن يعتبر سبباً مباشراً للضرر ، فإن إستبعاد أحدهما لا يجب أن يؤثر على كون الآخر (المضمون) قد سبب الضرر ، وعلى هذا يمكن للمستأمن أن يعوض الضرر على أساس هذا الخطر .

الثانية — ترى أن كلاً من الخطرين قد أسهم فى إحداث الضرر متحدين ، وعلى هذا فلا يمكن إنكار أن الخطر المستبعد قد أحدث الضرر ، وأن إعفاء المؤمن من نتائج هذا الخطر يمنع أية مطالبة من جانب المستأمن ، وقد أيد وجهة النظر هذه Lord Wright فى قضية Leyland Shipping Co. V. Norwich Union Fire Ins. Co. Ltd.[1] .

٢٠٥ — وتنشأ صعوبة تطبيق هذه النظرية ، فى الواقع ، من كونها تقوم على أسس من قوانين الطبيعة ، إذ أن البحث لمعرفة السبب الذى ترتب عليـــه الضرر على وجه الدقة ، يضطرنا إلى البحث فى وقائع مادية ومعرفة سبب كل واقعة ، حتى نصل إلى السبب الذى يمكن أن يعتبر سبباً حقيقياً ومنتجاً فى إحداث الضرر ، فتطبيق هذه النظرية يؤدى إلى إضطراب قانونى كبير ، لأن القانون لا يتبع ولا يجب أن يتبع قوانين الطبيعة فكل فعل يقوم به الإنسان يستتبع نتائج لا متناهية ، ولكن القواعد القانونية لا يمكن أن تواجه سوى النتائج القريبة ، أى تلك التى يمكن التحقق منها مع شىء من التأكيد[2] .

---

(١) ارنولد ، رقم ٨١٢ ص ٧٦٦ ، وانظر القضـــية المشار اليها فى المتن ، سابقا رقم ٢٠٠ ص ٣٠٢ .

(٢) Selmer ، رسالته المشار اليه آنفا ص ٢ .

لهذا ، وحتى يمكن أن تؤدى هذه النظرية بعض النفع لحل صعوبة مشكلة السببية ، فإنه يجب الوقوف عند حد معين ، دون التوغل فى معرفة سبب كل سبب ، إذ سنقع ، لا محالة ، فى هذه الحالة ، فى حلقة مفرغة لا مخرج منها . فنظرية السببية على إطلاقها يمكن أن تؤدى بنا ، مثلا ، إلى الرجوع إلى واقعة ميلاد شخص ما واعتبارها سبب ما لحقه من ضرر ، لأنه لو لم يولد ، لما وقع له حادث معين ![1] .

هذا ويجدر بنا أن نلاحظ أنه مما يزيد فى صعوبة تطبيق هذا النظرية ، هو عدم معرفة السبب الحقيقى للضرر ، وذلك نتيجة الخلط الشائع بين نوعين من الأسباب يجب أن يميز بينهما بوضوح :

النوع الأول : يمكن أن نطلق عليه ، الأسباب المستقلة Independent Causes ، ونقصد بها الأسباب التى يمكن أن تحدث الضرر بذاتها ، دون استنادها على أسباب أخرى . مثال ذلك خطأ الربان أو البحارة ، فهو خطر يمكن أن يؤدى بذاته إلى احداث ضرر للأشياء المؤمن عليها ، دون أن يستند على أى خطر آخر .

النوع الثانى : ونسميه الأسباب المعتمدة Dependent Causes أى تلك الأسباب التى تعتمد على أسباب أخرى حتى تحدث الضرر . مثال ذلك التصادم فى بعض أحواله والحريق ، فهذه الأخطار لا تسبب الضرر بذاتها ، وإنما نتيجة خطر آخر . فالتصادم قد لا يقع مثلا إلا نتيجة خطأ من الربان ، أو نتيجة خطأ مشترك من جانب السفينتين ، والحريق لا يحدث إلا نتيجة إهمال من جانب المجهز أو الربان أو البحارة ، أو فعل صادر من الغير ، أو فعل من أفعال الطبيعة .

فالخلط بين هذين النوعين من الأسباب ومحاولة قصر سبب الضرر على خطر معين بذاته ، هو الذى يؤدى إلى صعوبة تطبيق نظرية السبب

---

(١) دوفر ، فى التأمين البحرى ص ٤٠٩ .

المباشر . مثال ذلك لو أنه فى أثنــاء شحن بضاعة على السفينة ، كسرت إحدى سلاسل (جنازير) الأجهزة التى توضع فيها البضاعة لشحنها ، وترتب على ذلك وقوع البضاعة فى البحر مما أدى إلى تلفها ، فهل يعتبر ذلك الضرر ناشئاً عن خطر بحرى ، برغم ما يثبت من وجود عيب ذاتى فى السلسلة التى كسرت ؟ . يرى البعض ذلك[١] ، ونعتقد أن هذا الخطر يعتبر من الأسباب المعتمدة للضرر ، فوقوع البضاعة فى البحر سببه العيب الذاتى للسلسلة ، وعلى هذا يضمن المؤمن الضررالذى لحق البضاعة وفقاً لما إذا كان العيب الذاتى مضموناً أم مستبعداً . فالسببالمعتمد يعتبر إذن سبباً واحداً للضرر ، وليس من قبيل تزاحم الأسباب فى احداث الضرر ، ويجب فى هذا النوع من الأسباب أن نعتد بالسبب الذى اعتمد السبب المعتمد عليه لإيقاع الضرر .

٢٠٦ — ومن أهم ما يمكن أن يوجه من نقد إلى نظرية السبب المباشر ، هو اختلاف تطبيقها من حالة إلى أخرى ، كما يختلف تطبيقها من مكان إلى آخر ، فهناك اختلاف جوهرى فى تطبيقها فى كل من إنجلترا والولايات المتحدة . وذلك فى حالة ما إذا كان التأخير من بين الأسباب التى أسهمت فى احداث الضرر[٢] .

فنجد أنه بالنسبة لإنجلترا ، فإن قانون التأمين البحرى لسنة ١٩٠٦ يقضى فى الفقرة الثانية (ب) من المادة ٥٥ منه ، بأن المؤمن لا يسأل عن أى ضرر ينشأ مباشرة عن التأخير ، ولو كان هذا التأخير ناشئاً عن خطر مؤمن ضده ، مالم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك .

وعلى هذا حكم فى إنجلترا بأنه متى كانت هناك شحنة من الفواكه مؤمناً عليها ضد خطر التصادم مع سفينة أخرى ، وحدث أن تصادمت السفينة التى شحنت عليها الفواكه مع سفينة أخرى فى أثناء الرحلة ، وعلى هذا

---

(١) Carey ، المحاضرات المشار اليها آنفا .

(٢) Buglass : General Average and Marine Insurance in United States London, 1956, PP. 41-42.

إضطرت أن تذهب إلى أحد الموانى لإجراء إصلاحها ، وحتى يمكن إتمام هذه الإصلاحات فقد أفرغت شحنة الفواكه ، ثم أعيد شحنها بعد ذلك ، وقد ثبت أن تفريغ البضاعة وإعادة شحنها قد تم بمنتهى العناية والحرص ، ولكن مع ذلك فقد وصلت الفواكه تالفة نتيجة عمليتى تفريغها ، وإعادة شحنها من ناحية ، والتأخير الذى حدث للرحلة نتيجة التصادم من ناحية أخرى ، ومع هذا حكمت محكمة الاستئناف فى سنة ١٨٩٠ بأن التصادم لا يعتبر السبب المباشر للضرر ، وعلى هذا فلا يعوض المستأمن[1] .

وقد اعتبر Lord Esher أن سبب الضرر فى هذه الحالة هو مناولة البضاعة فى أثناء تفريغها وإعادة شحنها لأن هذا هو السبب الأخير ، وأقرب الأسباب إلى الضرر برغم أن التصـــادم يعتبر سبباً فعالا فى إحداث الضرر Effective ولكنه لا يعتبر السبب المبـــاشر فى نظره تأسيساً على أن القـــانون يقصد بالسبب المباشر السبب الأخير ؛ أما Lord Bowen فقد إعتبر أن السبب المباشر للضرر هو طبيعة البضاعة وقابليتها للتلف بالإضافة إلى عملية مناولتها فى أثناء تفريغها ، وإعادة شحنها وبسبب التأخير ولا يعتبر التصادم هو الضرر فى نظره .

وقد رأينا فيما تقدم ، أن القضاء الحديث فى إنجلترا قد عدل عن الأخذ بنظرية السبب الأخير ، ولكن مع ذلك يظل هذا الضرر غير مضمون من جانب المؤمن ، لأنه ناشئ عن تأخير الرحلة ، ولو كان سبب التأخير هو التصادم ، وهو خطر مضمون ، وذلك وفقاً لصريح المادة ٥٥ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى .

وفى الولايات المتحدة ، حكم بأنه متى كانت وثيقة التأمين البحرى تغطى الأضرار الناشئة عن أخطار البحر ، فإن المستأمن من حقه أن يعوض عن الضرر الناشئ عن جنوح السفينة الذى سبب تأخير رحلتها ، بحيث ترتب على ذلك ضياع البضاعة بأكملها ، وذلك على أساس أن الجنوح هو

(1) Pink and others V. Fleming, ASP. R.M.C., 6, 1886-1890, 554

السبب المباشر للضرر وليس التأخير ، لأنه يجب الاعتداد — لا بالسبب الأخير — وإنما بالسبب الفعال فى إحداث الضرر[1] .

كما حكم فى الولايات المتحدة كذلك بأنه متى تأخرت السفينة فى رحلتها بسبب إجراء إصلاحات فى السفينة نتيجة ما أصابها من خطر بحرى ، مما أدى إلى تلف البضاعة ، فإن هذا التلف يعتبر ناشئاً عن خطر بحرى ، وليس عن التأخير ، وعلى هذا يسأل المؤمن عن تعويض هذا الضرر[2] .

٢٠٧ — من ذلك يبين أن نظرية السبب المباشر قد خلقت صعوبات كثيرة فى العمل وأن المقصود بتحديد السبب المباشر قد اختلف من حيث الزمان والمكان ، إذ أنه من حيث الزمان كان يقصد به فى إنجلترا ، السبب الأخير كما رأينا ، واختلف تطبيقها أيضاً فى كل من إنجلترا والولايات المتحدة بالنسبة لحالة مماثلة .

والواقع أن العدول عن فـكرة السبب الأخير لم يقض على الصعوبة التى تكتنف تطبيق هذه النظرية ، بل لعلها زادت الأمور تعقيداً ، لأن تحديد ما يعتبر سبباً إيجابياً وكافياً وفعالا للضرر ليس باليسير[3] .

على أن صعوبة هذه النظرية لاتكمن فى مضمونها بقدر ما تكمن فى تطبيقها إذ من اليسير أن نضع نظرية محددة لما يقصد بالسبب المباشر ، ولكن ليس من اليسير أن نصل إلى نتائج واحدة فى كل الأحوال المتماثلة الظروف والوقائع . وليس أدل على ذلك من إختلاف وتعارض أحكام القضاء فى تطبيق هذه النظرية بحيث أصبح من الصعب التوفيق بين هذه الأحكام[4] ، إذ أصبح السبب المباشر فى الواقع يتوقف على ما يمكن أن يقصد كل شخص بهذا السبب[5] ، لهذا فإنه لا سبيل إلى تلافى عيب نظرية السبب لمباشر ،

---

(١) المحكمة العليا للولايات المتحدة فى ١٠ يناير ١٩٣٨ — دوز — ٣٧ — ١٨٦ .

(٢) استئناف نيويورك فى ١١ يناير ١٩٢٤ — دوز ٦ — ٣١٦ .

(٣) أرنولد ، رقم ٧٦٦ ص ٧٢١ وما بعدها .

(٤) تشالمرز ، ص ٧٧ وما بعدها .

(٥) بجلاس ، المرجع السابق ص ٤٢ .

إلا بالعدول عنها ، ولكننا لا نرى ذلك ، إذ مازالت هذه النظرية تقدم عوناً كبيراً عندما يقع خطران ، أحدهما يضمن المؤمن نتائجه ، والآخر ، على العكس ، لا يضمن المؤمن نتائجه ، ولا يعرف أيهما يعتبر سبباً للضرر إلا بتحديد السبب المباشر للضرر ، أى أن الفرض فى هذه الحالة هو أن الضرر وقع نتيجة خطر واحد ، ولا يمكن تحديد هذا الخطر إلا بتطبيق نظرية السبب المباشر . أما متى ثبت أن كلاً من الخطر المضمون والمستبعد قد اشتركا فى إحداث الضرر ، فإننا نفضل فى هذه الحالة تطبيق القاعدة الفرنسية ، بمساءلة المؤمن عن نسبة الضرر التى يحدثها الخطر المضمون ؛ دون الجزء الناتج عن الخطر المستبعد . وتقدير هذه النسبة يعتبر مسألة واقع تخضع لسلطان قاضى الموضوع .

القسم التطبيقي

صور لبعض أنواع الخطر في التأمين البحري

٢٠٨ ــ تمهيد وتقسيم :

لما كانت الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها ، لا يمكن أن تدخل تحت حصر ، حتى أضحى من الأيسر أن نعدد الأخطار التى لا يغطيها التأمين البحرى لا أن تذكر تلك التى يغطيها .

وقــد رأينا فيما ســبق [١] أن استبعاد الأخطار وضمانها يرجع إلى مصدرين : وثيقة التأمين ، ونصوص القانون ، وعلى هذا يكفى لاعتبار الخطر مضموناً أن يكون منصوصاً على ضمانه فى وثيقة التأمين ، ولو كان مستبعداً فى القانون ، مادام أن القانون يجيز الاتفاق على ضمانه .

وأهم الأخطار التى تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها فى التأمين البحرى فى زمن السلم ، هى الغرق ، والجنوح ، والتصادم ، والحريق ، والعيب الذاتى ، وخطأ الربان والبحارة . وسنحاول فى هذا القسم أن ندرس ثلاث صور من الخطر الذى يمكن أن يكون محلاً للتأمين البحرى . مع ملاحظة أن بعض هذه الصور قد يكون من الأخطار المستبعدة قانوناً ولكن ليس هناك ما يمنع من الاتفاق على ضمان نتائجها . وعلى ذلك ندرس فى هذا القسم ثلاث صور للخطر فى التأمين البحرى وذلك فى أبواب ثلاثة :

الباب الأول : التصادم كخطر يشمله التأمين البحرى .

الباب الثانى : خطأ الربان أو البحارة .

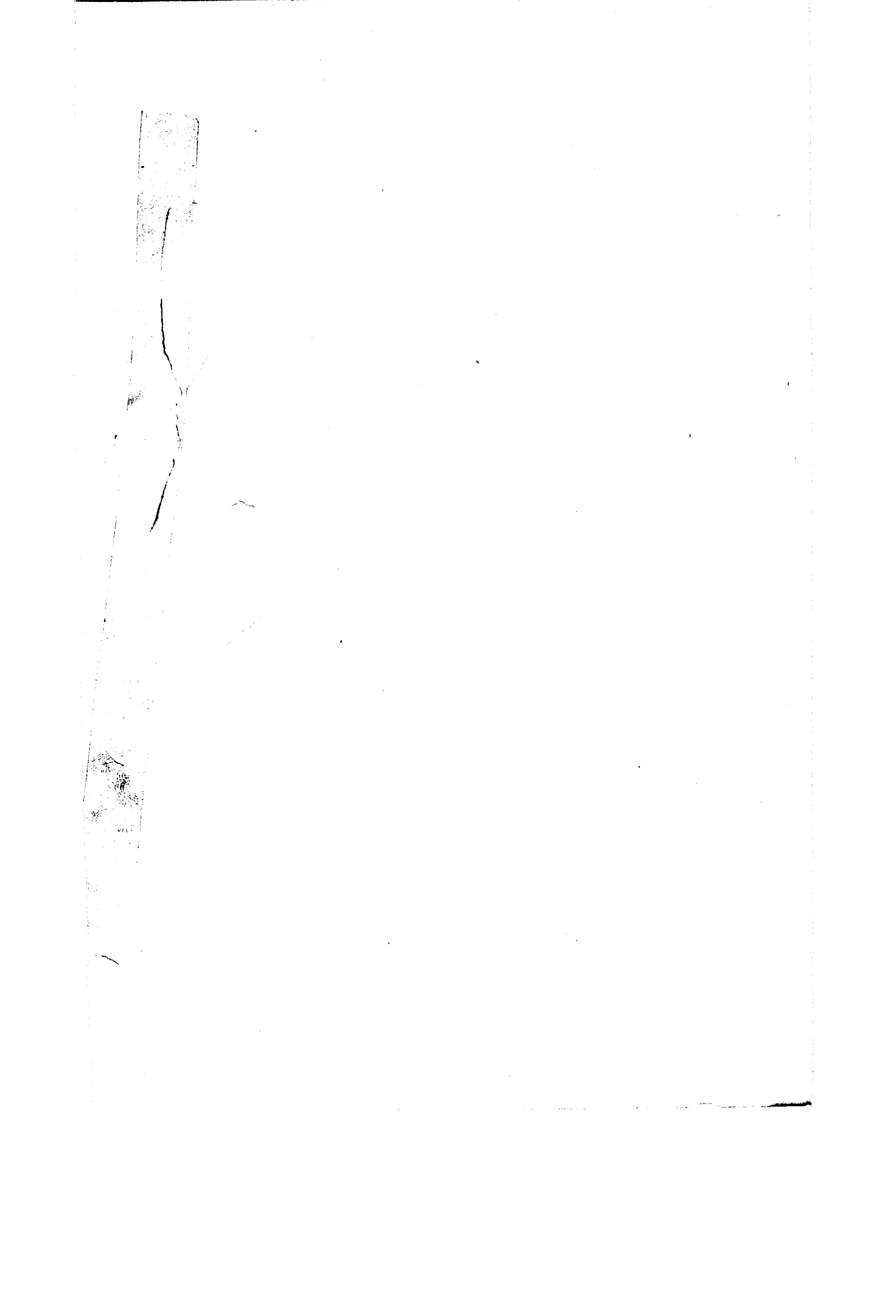
الباب الثالث : العيب الذاتى .

---

(١) راجع الفصل الاول من الباب الثانى من القسم الاول .

الباب الأول

التصادم



تمهيد :

٢٠٩ — يلاحظ بادئ ذي بدء أننا ندرس التصادم هنا لا باعتباره من الحوادث البحرية ، وإنما باعتباره خطراً من أخطار التأمين البحرى ، لذا فإن دراستنا فى هذا الباب لن تتناول الأحكام التفصيلية للتصادم ، بل سنكتفى هنا بإبراز أهم جوانب هذا الخطر فى التأمين البحرى .

وعلى ذلك سيكون التصادم باعتباره خطراً يضمن المؤمن البحرى نتائجه محلاً لدراستنا فى هذا الباب ، حيث ندرس الأحكام العامة للتصادم فى فصل أول ، ونعرض فى الفصل الثانى لبعض الشروط الخاصة بالتصادم فى وثيقة التأمين البحرى .

الفصل الأول

الأحكام العامة للتصادم فى التأمين البحرى

٢١٠ — يعتبر التصادم من الأخطار المعتمدة dependent ، أى أنه لا يقع إلا مستنداً على سبب سابق عليه ، وقد يكون هذا السبب طبيعياً ، كما قد يكون إرادياً ، إذ قد يقع التصادم بسبب عاصفة أو نتيجة سوء الأحوال الجوية وتعذر الرؤية تبعاً لذلك ، كما قد يكون سببه خطأ ربان أو بحارة السفينة المخطئة أو السفينة المضرورة .

وسندرس فى فرعين على التوالى ماذا يقصد بالتصادم فى مجال التأمين البحرى ، ثم أسباب التصادم والأحوال التى يضمن المؤمن البحرى فيها ، نتائج هذا التصادم .

الفرع الأول

المقصود بالتصادم فى مجال التامين البحــرى

٢١١ — يعتبر التصادم من الأخطار التى يترتب عليها أساساً ، إلحاق ضرر بالسفينة بيد أنه قد يؤدى إلى إلحاق ضرر بالبضاعة أيضاً .

ولتحديد المقصود قانوناً بالتصادم فى مجال التأمين البحرى أهمية جمة ولا تظهر هذه الأهمية فى الواقع متى كان التأمين ضد جميع الأخطار البحرية بصفة عامة إذ يعتبر التصادم دائمــاً خطراً بحرياً[1] ، ولكن تظهر هذه

(١) ومع ذلك فلا يعتبر التصـــادم دائما فى رأينـا من أخطار البحر ، ولكن لا يعنى اعتبار التصادم خطرا بحريا فى كل الأحوال أن يضمن المؤمن البحرى نتائجه اذ أنه لا يضمن كل الأخطار البحرية ـ راجع تفصيل ذلك فى الفرع الثانى من هذا الفصل .

الأهمية متى كان التأمين ضد أخطار معينة من بينها التصادم ، أو متى كان التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية ، إلا فى أحوال معينة F.P.A. من بينها التصادم ، عندئذ يتعين تحديد المقصود بالتصادم على وجه الدقة [١] .

٢١٢ — اختلف الرأى فى القانون الفرنسى حول المقصـــود بالتصادم فى التأمين البحرى ، فذهب رأى إلى أن معنى التصادم Abordage فى التأمين البحرى يختلف عن معناه كحادث من الحوادث البحرية إذ لا يقصد به فقط اصطدام سفينتين ، وإنما أيضاً اصطدام السفينة المؤمن عليها بأى جسم ثابت كرصيف ، أو سد ، أو بأى جسم عائم ليس له الوصف القانونى للسفينة ، كبرطوم أو حطام [٢] .

على أن رأياً آخر يرى أن التصـــادم لا يختلف معناه فى التأمين البحرى عنه كحادث من الحوادث البحرية ، فيقصد به فى كل الأحوال التصادم بين سفينتين فلا يكفى مجرد إرتطام السفينة بجسم معين ، وإنما يجب أن ترتطم بمنشأة لها وصف السفينة قانوناً ، ولكن لا يكفى أن يكون هذا الارتطام بجسم السفينة ، وإنما يجب أن يكون على درجة من العنف[٣] .

ولكن يرى أنصار هذا الرأى أن إصطدام السفينة Heurt بجسم ثابت وإن كان لا يكوّن تصادماً فإنه يعتبر خطراً بحرياً غير مسمى[٤] ، وقد تنص وثيقـــة التأمين على ضمان نتائجه ، وتظهر أهمية هذه التفرقة فى أنه متى ورد إصطلاح التصادم Abordage فى وثيقة التأمين فإنها لا تعنى سوى التصادم الذى يقع بين سفينتين ، لهذا يجب حتى يضمن المؤمن البحرى ، نتائج إرتطام السفينة بجسم ثابت أو عائم — دون السفينة — أن ينص صراحة على ذلك فى وثيقة التأمين ، ويتضمن الشرط الرابع من الشروط الإضافية فى وثيقة

---

(١) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٦٤٧ ص ٦٢١ .
(٢) ريبير ، نفس الموضع .
(٣) دى سميه ج ١ رقم ٣٣٧ ص ٢٠٤ . Bessé المرجع السابق رقم ١٢١ ص ٩٥ .
(٤) دى سميه ، نفس الموضع .

التأمين الفرنسية على السفن ، النص على ضمان نتائج هذا الخطر ، ويؤكد هذا النص أن الوثيقة الفرنسية تأخذ فى مجال التأمين البحرى ، بالتفرقة بين التصادم Abordage والارتطام بجسم آخر لا يعتبر سفينة Heurt ، خاصة وأن النص يذكر بين الأخطار التى يشملها ، التصادم ، ثم الارتطام بجسم ثابت أو عائم ليس له وصف السفينة[1] ؛ هذا ومتى تضمنت وثيقة التأمين شرطاً يقضى بضمان ما ينتج عن إرتطام السفينة بجسم ثابت أو عائم فإنه يتعين أن تكون السفينة فى حالة حركة أى سائرة فى البحر ، فلا يطبق هذا الشرط متى كانت السفينة راسية فى الميناء ثم حدث أن إنتزعت سفينة أخرى مرساة هذه السفينة فى أثناء خروج الأولى من الميناء الذى ترســـو فيه السفينة المضرورة[2] .

ويتردد القضاء الفرنسى بين الرأيين ، إذ حكم بأن التوسع فى فكرة التصادم فى التأمين البحرى ، يقتضى أن يعتبر ما يصيب السفينة من أضرار ناتجـــة عن وقوع دوامة عنيفة بسبب سير سفينة أخرى فى البحر ناشئاً عن التصادم[3] . أى أن هذا الحكم قد أخذ بالرأى الأول من أن المقصود بالتصادم فى التأمين البحرى يختلف عن معنى التصادم كحادث من الحوادث البحرية . ولكن ذهبت أحكام أخرى إلى تأييد الرأى المخالف ، فحكم بأنه متى تعلق الأمر بتأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية ما لم ينتج من أخطار معينة ، وكان التصادم بين هذه الأخطار ، فإن المستأمن لا يحق له طلب تعويض الأضرار التى تحدث للسفينة بسبب إصطدامها بحاجز ، إذ أن إصطدام السفينة

---

(١) وهذا هو نص الفقرة الاولى من الشرط الرابع من الشروط الاضافية لوثيقة التأمين الفرنسية على السفن :

"Par dérogation aux Conditions générales, la presénte assurance est conclue franc d'avaries particulière sauf lorsque celles-ci résultent de l'abordage, de l'echouement, de l'incendie, du heurt ou de la collision du navire assuré Contre un corps fixe ou flottant".

(٢) محكمة السين التجارية فى يناير ١٩٢٦ ملحق دور — ٤ — ١٧٤ .

(٣) محكمة مارسيليا التجارية فى ٢٩ يوليو ١٩٣٢ ملحق دور — ١٠ — ٤٥٧ .

بجسم ثابت أو عائم يختلف عن التصادم البحرى الذى تعنيه وثيقة التأمين [1] .

كما حكم بأنه لا يعتبر تصادماً يرتب للمستأمن دعوى ضد المؤمن الذى يضمن نتائج التصادم ، إرتطام السفينة بحطام[2] .

٢١٣ — وحكم فى فرنسا بأنه متى عقد التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية إلا فى حالة التصادم ، فإن المؤمن يضمن الخسارة الخصوصية إلا متى كانت ناشئة عن التصادم[3] . أى أنه لا يكفى حتى يضمن المؤمن هذه الخسارة أن يحدث التصادم فى أثناء الرحلة البحرية ، دون أن يترتب على هذا التصادم أى خسائر ، ثم تحدث الخسارة بعد ذلك فى أثناء الرحلة لسبب آخر لا يضمن المؤمن نتائجه ، حتى يمكن القول إن شرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية إلا فى حالة التصادم يتحقق فى مثل هذه الحالة .

بيد أن الوضع فى القانون الإنجليزى على عكس ذلك ، إذ لا يشترط فى التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية ، إلا عند تحقق أخطار معينة[4] ، أن ينشأ الضرر عن خطر من الأخطار المستثناة من إعفاء المؤمن[5]. بل يكفى أن يحدث خطر من هذه الأخطار وأن يتحقق الضرر فى نفس الرحلة البحرية ، ولو لم تكن هناك رابطة سببية بين هذا الخطر المستثنى والضرر .

ويلاحظ أن القضـــاء الفرنسى قد أقام قرينة على أن الضرر يعتبر ناشئاً عن التصادم فى التأمين ، وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية ، إلا فى حالة التصادم ، متى كان الثابت أن التصادم الذى وقع كان على درجة من العنف بحيث أدي إلى غرق السفينة ثم وصل جزء من البضاعة إلى ميناء الوصول تالفاً بنسبة ٩٠٪ [6] .

---

(١) محكمة السين التجارية فى ٣ يناير ١٩٢٥ ملحق دور — ٣ — ١٧١ .

(٢) محكمة الهافر التجارية فى ٢٣ مارس ١٩٢٥ ملحق دور — ٣ — ٣٥٨ .

(٣) محكمة الهافر التجارية فى ٧ فبراير ١٩٠٦ R.I.D.M. — ٢٢ — ٢٩٣ ، انظر حكما بنفس المعنى لمحكمة أمستردام فى ١١ مارس ١٩٢٤ دور — ٩ — ٤٥٥ .

(٤) ويسمى هذا التأمين F.P.A. unless caused by

(٥) دوفر فى التأمين البحرى ص ٣٢٠ .

(٦) محكمة الهافر التجارية فى ٧ فبراير ١٩٠٦ ، الحكم السابق الاشارة اليه .

٢١٤ — ويقصد بالتصادم Collision في القانون الإنجليزى فى مجال التأمين البحرى ، الارتطـــام الذى يحـــدث بين سفينتين ، أى الالتحام الفعلى لسفينة مع سفينة أخرى ، ولكن لا يقصد بذلك وجوب الارتطام بين جسمى السفينتين ذاتهما بل يكفى أن تصطدم سفينة بأى جزء من سفينة أخرى سواء بجسمها Hull أو بأى جزء من ملحقـــاتها Materials [١] ، ويتطلب البعض فى التصادم أن يكون على درجة من العنف[٢] .

وتطبيقاً لهـــذا التعريف ، حكم بأن التصادم بشباك الصيد الملحقة بالسفينة لا يعتبر تصادماً بسفينة وفقاً لشرط التصادم المدرج فى وثيقة اللويدز[٣].

وفى قضية كانت إحدى السفن مؤمناً عليها ضد أى ضرر ينشأ عن التصادم مع سفينة أخرى . ثم حدث أن إرتطمت هذه السفينة مع مركب غارق بصفة مؤقتة (أى أنه يمكن إنقاذها) فى نهر صالح للملاحة مما ترتب على ذلك إلحاق ضرر بالسفينة فحكمت محكمة Queen's Bench بأن هذا الضرر يعتبر مضموناً وفقاً لنصوص وثيقة التأمين [٤] . أى أن هذا الحادث يعتبر تصادماً بالمعنى المقصود فى وثيقة التأمين . بيد أنه يلاحظ فى هذه الحالة أنه إذا كانت السفينة التى تصـــادمت بها السفينة المضرورة لم يمكن إنقاذها فلا يعتبر مثل هذا الحادث من قبيل التصادم بين سفينتين وإنمـــا اصطدام بحطام [٥] .

---

(١) مكارثر ، المرجع السابق ص ٣٢٢ .

(٢) دوفر فى التأمين البحرى ص ٣١٩ .

(٣) Bennett S.S. Co. Ltd., V. Hull mutual S.S. Protecting Society Ltd., (K.B. 1913) ASP. R.M.C., 12, 1912-1915, 355

وانظر تأييد محكمة الاستئناف لهذا الحكم نفس المرجع ص ٥٢٢ .

(٤) قضـــية

Chandler V. Blogg, (Q.B. 1897), ASP. R.M.C., 8. 1895-1899, 349

(٥) دوفر فى التأمين البحرى ص ٣١٩ .

ويرى أرنولد أن التصادم هو ارتطام شيئين ، يعتبر ان كلاهما صالحين للملاحة Navigable على أن الشرط الذى يرد فى وثيقة التأمين البحرى قد يأخذ بمعنى أكثر اتساعاً للتصادم حيث يشمل هذا الاصطلاح عندئذ ، لا مجرد خطر الارتطام بجسم عائم أو صالح للملاحة ، وإنما أيضاً الاصطدام بأى جسم ثابت كمبانى الميناء ، أو رصيف أو ما شابه ذلك ، أو الارتطام بجسم يعوق الملاحة كالحطام أو الجليد[1] .

وعلى هـذا ، فمتى ورد فى وثيقة التأمين كلمة تصـادم Collision, Abordage فقط ، دون أن تضاف إلى هذا الاصطلاح عبارات أخرى ، فإن المقصود بالتصادم عندئذ هو الالتحام الفعلى لسفينتين[2] . فلا يعنى اصطلاح التصادم ارتطام السفينة بجسم آخر ليس له وصف السفينة ، إلا متى تضمنت وثيقة التأمين صراحة النص على ذلك[3] .

٢١٥ — وقد أثار تفسير المقصود باصطلاح التصادم فى وثائق التأمين جدلاً كبيراً فى القضاء خاصة فيما يتعلق بالشرط الذى يرد فى وثيقة التأمين ، والذى يضمن المؤمن بمقتضاه النتائج التى تترتب على اصطدام السفينة بأى جسم آخر .

ففى قضية عرضت على القضاء الإنجليزى كانت المدعية فيها شركة تأمين ، تطالب مكتتباً فى وثيقـة إعادة تأمين بدفع مبلغ التأمين الذى أدته الشركة المدعية إلى المستأمن بمقتضى وثيقة تأمين بحرى ، تضمن نتائج اصطدام السفينة بأى حطام غارق ، وحدث أن ارتطمت السفينة بحطام قديم غارق ، ثم

---

(١) أرنولد رقم ٨١٧ ص ٧٧٢ .

(٢) Hurd (H) :The law and practice of marine insurance relating to collision damages and other liabilities to third parties, 2nd ed., London 1952, P. 103.

(٣) عكس ذلك Owen فى مؤلفـه التأمين البحرى ، تعليقـات وشروط ، لندن ١٨٩٠ ص ٥٢ ، حيث يرى أنه متى وردت كلمة « تصـادم » فى وثيقة التأمين دون أن تضاف اليها كلمة « بسفينة » فان المقصود بها هو التصادم بأى جسم آخر ليس له وصف السفينة .

تحركت السفينة وارتطمت بشحنة حـــديد خام كان يعتبر جزءاً من بضاعة مشحونة على السفينة الغارقة ، مما ترتب عليه إلحاق ضرر بالسفينة نتيجـــة ارتطامها بالحطام والحديد الخام .

وتمسك المدعى عليه بأن هذه الواقعـــة لا تكون تصادماً بحطام غارق ، وفقاً للمعنى الوارد فى وثيقة التأمين ، إذ أن الحديد الخام لا يمكن أن يعتبر حطاماً . ولكن محكمة Probabate, Divorce, and Admiralty قضت فى سنة ١٨٨٣ باعتبار هذه الحالة تصادماً بحطام غارق وفقاً للمعنى الوارد فى وثيقة التأمين[1] .

وفى قضية أخرى ، كان المدعون مالكين لسفينة وعقدوا تأميناً على جسمها وآلاتها بكل القيمة ، بمقتضى وثيقة تأمين تحتوي على شرط يعفى المؤمن من الخسارة الخصوصية بصفة مطلقة ، ولكن يضمن المؤمن نتائج تصادم السفينة بأى جسم (بما فى ذلك الجليد) ما عدا الماء ، وفى ٢٢ سبتمبر ١٩٢٤ جنحت السفينة على صخرة فى قاع البحر ، ولم يتم تعويمها حتى ٤ أكتوبر ١٩٢٤. وبينما هى جانحة ، ونتيجة لسوء الأحوال الجوية ، إستقبلت السفينة ضربة قوية فى أسفل جسمها من الصخرة التى جنحت عليها ، وتمسك المؤمن بأنه لا يضمن هذا الضرر ، لأن الوثيقة تعفيه صراحة من الخسارة الخصوصية نتيجة الجنوح ، وأن هذا الحادث لايعتبر تصادماً « بأى جسم » وفقاً للمعنى الذى تقصده وثيقة التأمين . ولكن محكمة King's Bench فى سنة ١٩٢٦ قضت باعتبار هذا الحادث تصادماً « بأى جسم » وقالت فى هذا الخصوص : إنه لا يكفى فى حكم هذه الوثيقة أن يكون هناك تصادم ولكن يجب أن يكون تصادماً « بجسم ما » ، كما إتفق طرفا التـــأمين ، وأن كلمة « جسم » تشمل الأشياء الطبيعية كالجليد مثلاً الذى ينص شرط التصادم

---

(١) قضية السفينة ASP.R.M.C., 7, 1890-1895, 407, The Munore

فى الوثيقة على ضمانه ، وعلى هذا يعتبر ارتطام السفينة بالصخرة تصادماً فى معنى الوثيقة[1] .

٢١٦ — أما القضاء الأمريكى ، فإنه لم يتخذ مسلكاً موحداً بالنسبة لتحديد المقصود بالتصادم فى التأمين البحرى ، إذ يختلف موقف القضاء الفيدرالى فى هذا الخصوص عن موقف قضاء ولاية نيويورك ، فحكمت محكمة إستئناف الولايات المتحدة بأنه متى ذكرت كلمة التصادم فى وثيقة التأمين دون أى تحديد ، فإنه يقصد به فقط التصادم بين سفينتين[2] . أما محكمة ولاية نيويورك فتعتبر دائماً المقصود بالتصادم ، هو ارتطام السفينة بأى جسم عائم ولو لم يكن صالحاً للملاحة[3] .

٢١٧ — ومن المتفق عليه فى القانون المصرى ، أن المقصود بالتصادم وفقاً لنصوص المجموعة البحرية ، هو ارتطام السفينة بأى جسم سواء أكان ثابتاً أم عائماً ، إذ أن معنى التصادم فى التأمين البحرى أوسع من معناه الفنى [4] .

وتقضى وثيقة التأمين البحرى فى شرط عدم ضمان العوارية ، بضمان نتائج التصادم والاحتكاك الذى يحدث بين السفينة وأى جسم خارجى (بما فى ذلك الجليد) فيما عدا الماء [5] .

٢١٨ — من كل ما سبق يتضح أن المقصود بالتصادم فى التأمين البحرى قد يختلف من رأى إلى آخر ، فقد يقصره البعض على التصادم

---

(١) قضية
Mancomunidad Del Vapor Fruniz V. Royal Exchange Assurance, ASP. R.M.C 17, 1926-1930, 205.
وانظر كذلك (1927) IK.B., 567

(٢) استئناف الولايات المتحدة (الدائرة الثانية) فى ١٦ مارس ١٩٢٥ ، دور — ١٢ — ١٦٠ وانظر التعليق على هذا الحكم ، نفس العدد ص ١٧٢ .

(٣) المحكمة العليا لولاية نيويورك فى ١٢ نوفمبر ١٩٢٢ ، دور — ٤ — ٣١١ .

(٤) مصطفى كمال طه رقم ١٠٨٨ ص ٩٩١ ، على يونس رقم ٤٠٠ ص ٤٥١ ، على جمال الدين رقم ١٤٥ ص ١٠ .

(٥) الشرط السادس (عدم ضمان العوارية) من شروط التأمين على البضائع فى وثيقة التأمين البحرى المصرية .

بالمعنى الفنى ، أى التصادم الذى يحدث بين سفينتين[1] . وقد يبسطه البعض الآخر إلى أى تصادم يحدث بين السفينة وأى جسم آخر سواء أكان له وصف السفينة أم لم يكن كذلك وسواء أكان عائماً أم كان على العكس جسماً ثابتاً .

ونعتقد أن تحديد المقصود بالتصادم يتوقف على ما إذا كان اصطلاح التصادم قد ورد فى وثيقة التأمين بصفة مطلقة دون تحديد ، فيقصد به عندئذ التصادم بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة أخرى عائمة . فلا يختلف معنى التصادم فى التأمين البحرى عن معناه الفنى كحادث من الحوادث البحرية .

أما إذا ورد فى الوثيقة شرط يقضى بضمان ماينتج عن ارتطام السفينة بأى جسم عائم أو ثابت فإن هذا لا يعتبر معنى جديداً للتصادم ، يختلف عن معناه الفنى ، وإنما يعتبر اتفاقاً بين طرفى التأمين على ضمان نتائج ارتطام السفينة بأى جسم آخر . فالتصادم إذن له معنى واحد فى القانون البحرى سواء فى التأمين أو باعتباره حادثاً من الحوادث البحرية .

الفرع الثانى

احوال التصادم فى التامين البحرى

٢١٩ — ذكرت المادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الفرنسى ، بين الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها التصادم القهرى Abrodage fortuit ولكن يدخل فى مضمون التصادم القهرى فى القانون الفرنسى ، خطأ السفينة الأخرى المتصادمة بالنسبة للسفينة المضرورة[2] . ولم يأخذ مشروع

---

(١) وهذا هو موقف القانون الالمانى اذ يعتبر المقصود بالتصادم هو ارتطام سفينة بسفينة أخرى أو بملحقاتها ولا يشمل اصطدام السفينة بجسم ثابت أو عائم ، راجع دى سميه الجزء الثانى رقم ٨٩٠ ص ٢١٠ .

(٢) دى جاردن ، المرجع السابق رقم ١٤٠٠ ص ٢٩٣ ، ويلاحظ أن القانون البلجيكى قد ألغى هذا الوصف بالنسبة للتصادم ، وبهذا يسأل المؤمن البحرى عن نتائج التصادم سواء أكان قهريا أم كان نتيجة خطأ الربان أو البحارة ، دى سميه ج ١ رقم ٢٣٨ ص ٢٥٦ .

قانون التأمين البحرى الفرنسى بفكرة أن يكون التصادم قهرياً واكتفى بذكر التصادم بين الأخطار التى ذكرها فى المادة التاسعة منه .

أما قانون التأمين البحرى الإنجليزى ، فلم يذكر خطر التصادم بين الأخطار التى ذكرها فى المادة الثالثة التى عددت بعض الأخطار البحرية ، وذلك لأن هذا القانون اكتفى بذكر أخطار البحر Perils of the sea بين الأخطـــار التى يقع على عاتق المؤمن البحرى ضمان نتائجها ، ويعتبر التصادم فى القانون الإنجليزى دائماً من أخطار البحر[1] .

أما التقنين البحرى المصرى فقد حـــذا حذو المشرع الفرنسى ، وذكر بين الأخطار التى حددها فى المادة ١٩٢ « المصادمة بسبب قهرى » وقد ألغى مشروع القانون البحرى هذا الوصف بالنسبة للتصادم ، واكتفى فى المادة ٢٨٥ منه بذكر التصادم بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها دون أن يصفه بالقهرى .

ولما كان التصادم يعتبر فى الواقع من الأخطار المعتمدة على سبب آخر إذ كما يكون قهرياً ، فإنه قد يكون نتيجة إهمال ، أو نتيجة سبب مشتبه فيه ، فإننا سنعرض فيما يلى لأحوال التصادم المختلفة . ومتى يكون التصادم محل مساءلة المؤمن البحرى .

٢٢٠ ــ أولا ــ التصادم الحتمى :

ويقصد به التصادم الذى يكون سببه حادثاً لا يمكن تفاديه وخارجاً عن إرادة كل من السفينة المخطئة والسفينة المضرورة ، كأن يكون نتيجة عاصفة قوية ، أو سوء الأحوال الجوية ، بحيث لا يمكن توقيه ببذل عناية معتادة ، فلا يشترط إذن درجة غير عادية من المهارة لتفادى وقوعه[2]. ومن المجمع

---

(١) ارنولد المرجع السابق رقم ٨١٧ ص ٧٧٢ وما بعدها .

(٢) دوفر فى التأمين البحرى ص ٥٢٩ راجع أيضا مقال :

Hodgson (G) : Some aspects of the differences and developments in British and American (U. S. A.) law and practice relating to Collisions at sea. 1850-1950.

منشـــــور فى J.I.I.L., 40, 19 & s.

عليه وفقاً لأحكام القانون البحرى أن الضرر الذى ينتج من هذا التصادم يستقر على عاتق من أصابه [1] .

ويعتبر هذا التصادم فى نطاق التأمين البحرى ، من أخطار البحر ويسأل المؤمن البحرى عن نتائجه ، بهذا الوصف ، أى أنه متى كانت وثيقة التأمين البحرى تضمن نتائج أخطار البحر ، فإن التصادم القهرى يندرج تحت اصطلاح أخطار البحر ، دون حاجة إلى النص عليه صراحة فى وثيقة التأمين .

ثانيا ـ التصادم نتيجة خطأ ربان او بحارة السفينة المؤمن عليها :

وتندرج هذه الحالة ، فى قواعد التصادم البحرى بين حالات التصادم بخطأ فردى ، وتتحمل السفينة المضرورة ما أصابها من ضرر نتيجة خطأ ربانها .

وهناك شبه إجماع بين فقهاء القانون الإنجليزى ، على أن مثل هذا الخطر يجب على المؤمن البحرى أن يضمن نتائجه ، تأسيساً على أنه يعتبر من أخطار البحر Peril of the sea إذ يتفق أغلب الشراح الإنجليز على أن التصادم يعتبر دائماً من أخطار البحر ، ولو كان ناشئاً عن الخطأ أو الإهمال[2] .

بيد أننا لا نرى ذلك ، ونعتقد أن مثل هذا النوع من التصادم ، وإن اعتبر خطراً بحرياً Maritime peril لوقوعه على البحر ، فإنه لا يعتبر من أخطار البحر ، إذ أن أخطار البحر فى القانون الإنجليزى هى الأخطار التى تنشأ مباشرة عن البحر أو عن أفعال الطبيعة[3] ، أما التصادم الذى ينتج عن خطأ ربان أو بحارة السفينة المؤمن عليها فإنه لا يعتبر من أخطار البحر ، ويتوقف

---

(١) وقد اخذت اللجنة البحرية الدولية فى انفرس سنة ١٨٩٨ بخصوص التصادم البحرى بهذا الحل . راجع

Revue de droit international et de legislation Comparée, T. 30, 1898, P. 642et s.

وهذا هو حكم معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠ الخاصة بالتصادم (المادة الثانية) كما يأخذ به التقنين البحرى المصرى فى المادة ١/٢٤٢ .

(٢) ارنولد رقم ٨١٧ ص ٧٧٢ وما بعدها ، مارسدن فى قانون التصادم فى البحر رقم ٣١٤ ص ٢٣٦ ، مكاردر المرجع السابق ص ١١٣ وما بعدها .

(٣) راجع سابقا رقم ٩٢ .

ضمان المؤمن لنتائجه — **فى نظرنا** — على ما إذا كان خطأ الربان أو البحارة يعتبر من الأخطار المضمونة أو المستبعدة فى وثيقة التأمين البحرى .

أما فى القانون الفرنسى فلا يضمن المؤمن نتائج هذا التصادم [1] وفقاً لنص المادة ٣٥٣ من التقنين التجارى ، التى تستبعد خطأ الربان والبحارة من نطاق ضمان المؤمن ما لم يتفق على غير ذلك .

ومع ذلك نلاحظ أنه إذا كانت وثيقـــة التأمين تضمن نتائج خطأ الربان ثم نشأ التصادم نتيجة هذا الخطأ ولكن كان المجهز هو المسئول الحقيقى عن خطأ الربان ، فإن المؤمن لايضمن نتائج التصادم ، من ذلك مثلاً ، لو أن المجهز لم يزود سفينته بوسائل الإضاءة اللازمة وتركها تبحر ليلاً ، ثم وقع التصادم بسبب عدم كفاية وسائل الإضاءة فى السفينة [2] .

ثالثا — التصادم نتيجة خطأ ربان أو بحارة السفينة الأخرى :

ويعتبر هذا النوع من التصادم أيضاً ، وفقاً لقواعد التصادم البحرى ، من حالات التصادم بخطأ فردى ، حيث تتحمل السفينة المخطئة الضرر الذى يصيب السفينة المضرورة .

ويعتبر هذا الخطر فى القانون الإنجليزى من أخطار البحر أيضاً [3] وفقاً للقاعدة العامة فى هذا القانون ، وهى أن التصادم يعتبر دائماً من أخطار البحر ، ولو كان ناشئاً عن الإهمال .

ونرى كذلك بالنسبة لهذا الخطر ، أنه وإن كان يعتبر من الأخطـــار البحرية لوقوعه على البحر فإنه لا يعتبر من أخطار البحر لعدم نشوئه مباشرة عن البحر .

ويضمن المؤمن البحرى نتائج هـــذا النوع من التصادم ، متى كان منصوصاً على ضمانه فى وثيقة التأمين باعتباره خطراً بحرياً Fortune de Mer

---

(١) دى جاردن رقم ١٤٠٠ ص ٢٩٣ وما بعدها .

(٢) استئناف بوردو فى ٣ مارس ١٩٢٤ ملحق دور — ٢ — ٣١٠ .

(٣) الدردج المرجع السابق ص ٨٤ وما بعدها .

إذ يعتبر خطأ السفينة الأخرى فى هذه الحالة من قبيل الفعل الصادر من الغير الذى يعتبر بمثابة قوة قاهرة[١] .

ويلاحظ فى هذا الصدد أن دعوى السفينة المضرورة على السفينة المخطئة لا تمنع الدعوى التى للسفينة الأولى على المؤمن ، كذلك لا تستطيع السفينة المخطئة أن تدفع دعوى السفينة المضرورة بوجود عقد تأمين على هذه السفينة الأخيرة ، إذ أن السفينة المخطئة أجنبية عن عقد التأمين على السفينة المضرورة[٢] .

رابعا ـ التصادم بخطأ مشترك :

يقصد بهذا النوع من التصادم أن يكون التصادم قد وقع نتيجة خطأ كل من السفينتين المتصادمتين .

وتقضى المادة ٤٠٧/٤ من التقنين التجارى الفرنسى المعدلة بقانون سنة ١٩١٥ ، بوجوب مساءلة كل من السفينتين بنسبة جسامة الخطأ المرتكب من كل منهما . وفى حالة استحالة تحديد نسبة خطأ كل سفينة ، أو إذا كان الخطأ متساوياً ، تقسم المسئولية بالتساوى بين السفينتين . وهذه هى ذات القاعدة التى أخذت بها معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠ فى مادتها الرابعة .

أما القانون الإنجليزى ، فقد كانت القاعدة فيه أن مجموع الضرر الذى تحملته كل من السفينتين ، يقسم بينهما بالتساوى . وقد كانت هناك طريقتان لتقسيم هذا الضرر :

(ا) مبدأ المسئوليات المتقابلة Cross liabilities وذلك بأن تسأل كل سفينة فى مواجهة الأخرى عن نصف الضرر الذى تحملته السفينة الأخرى .

(ب) مبدأ المسئولية المنفردة Single liability وبمقتضى هذا المبدأ تدفع السفينة التى أصابها أقل الأضرار ، إلى السفينة الأخرى ، نصف الفرق بين ما تحملته كل منهما من أضرار[٣] .

---

(١) دى جاردن رقم ١٤٠٠ ص ٢٩٣ وما بعدها .

(٢) محكمة Bologne - Sur - Mer التجارية فى ٩ يوليو ١٩٠١ ، R. I. D. M. ١٧ ـ ٦٤ .

(٣) مارسدن فى قانون التصادم رقم ٣٢١ ص ٢٤٠ .

على أن هذا الوضع تغير فى القانون الإنجليزى ، بعد صدور قانون الاتفاقات البحرية سنة ١٩١١ ، والذى بمقتضاه جعل لبعض اتفاقيات بروكسل التى تمت فى السنة السابقة على صدوره فاعلية ونفاذاً . وبهذا تغيرت قاعدة المساواة فى توزيع الضرر بين السفينتين . وأصبحت القاعدة (كما هو الوضع فى معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠) أن تسأل كل سفينة وفقاً لدرجة جسامة خطئها (٧٥٪ ، ٢٥٪ وهكذا ....) وفى حالة ما إذا كان من المستحيل وفقاً لظروف الحالة أن يعرف درجة جسامة خطأ كل سفينة ، توزع المسئولية بالتساوى .

هذا ويلاحظ أنه قبل صدور قانون سنة ١٩١١ ، كانت قاعدة توزيع المسئولية فى إنجلترا مجحفة بالسفينة التى لم ترتكب سوى خطأ يسير ، إذ أنها كانت تسأل عن نصف مجموع الضرر الذى لحق السفينتين ، وأكثر من هذا كانت تعتبر السفينة مخطئة ومسئولة عن نتائج التصادم لمجرد أنها خرقت قواعد منع التصادم فى البحر ، ولو لم يكن لهذا الخرق أثر ما فى حدوث التصادم [١]. أما القانون الأمريكى ، فلا يزال يأخذ بقاعدة القانون الإنجليزى قبل صدور قانون سنة ١٩١١ وهى قاعدة تقسيم الضرر بالتساوى على كل من السفينتين [٢].

ويأخذ القانون المصرى بحكم مغاير لهذه الأحكام السالف بيانها ، إذ تقضى المادة ٢٤٢ / ٣ من التقنين البحرى ، بأن يجبر الضرر بالنسبة لكل من السفينتين بمصاريف تشترك فيها كل منهما ، وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل سفينة من السفينتين . أى يستبعد القانون المصرى ، بالنسبة لتقسيم التعويض ، الأخذ بفكرة التقسيم بنسبة الضرر ، وكذلك التقسيم بنسبة الخطأ ، ويجعل أساسه نسبة قيمة كل من السفينتين المتصادمتين . ويبرر انفراد القانون المصرى بهذا الحكم ، أنه نقل حكم المادة ٢٤٢ عن القانون العثمانى فى المادة ٢٤٩ قبل تعديلها سنة ١٩٢٩ [٣]. هذا وقد أخذ مشروع القانون البحرى فى المادة ٢٣٥ / ١ بحكم معاهدة بروكسل

(١) مقال Wilson بعنوان Rules for Prevention of Collision at Sea, J.I.I.L., 29, 78.

(٢) مقال Hodgson سالف الاشارة اليه .

(٣) على جمال الدين رقم ٦١٣ ص ٤٠١ .

سنة ١٩١٠ الخاصة بالتصادم وهو كما بينا آنفاً ، نفس الحكم الذى أخذ به القانون الفرنسى بعد تعديل سنة ١٩١٥ .

أما فى مجال التأمين البحرى ، فإن المؤمن البحرى يسأل عن نتائج التصادم بخطأ مشترك باعتباره خطراً بحرياً ، ولكن يختلف نطاق مسئوليته ، وفقاً لما إذا كان يضمن نتائج خطأ ربان أو بحارة السفينة المؤمن عليها أم لا ، فإذا كان خطأ الربان أو البحارة يرد بين الأخطار المضمونة فى وثيقة التأمين البحرى ، فإن المؤمن يسأل عن كل الضرر الذى يلحق السفينة المؤمن عليها نتيجة التصادم بخطأ مشترك . أما إذا كان خطأ الربان أو البحار مستبعداً ، فلا يضمن المؤمن سوى مقدار من الضرر يتناسب مع درجة خطأ السفينة الأخرى المتصادمة مع السفينة المؤمن عليها ، وذلك تأسيساً على أن الضرر الذى لحق السفينة المؤمن عليها كان نتيجة خطأ مشترك من ربان أو بحارة كل من السفينتين ، فلا يضمن المؤمن كل الضرر إلا متى كان خطأ ربان أو بحارة السفينة المؤمن عليها مضموناً ، وإلا فيستبعد من مسئوليته جزء من الضرر يتناسب مع مقدار خطأ السفينة المؤمن عليها ، بحيث لايسأل فقط إلا عن خطأ السفينة الأخرى باعتباره خطراً بحرياً يتمثل فى فعل صادر من الغير .

خامسا ـ التصادم بسبب مشتبه فيه :

يقصد بهذا النوع ، التصادم الذى يحدث دون أن يمكن إثبات الخطأ فى جانب أى من السفينتين ، ودون التحقق من أنه نتيجة فعل خارج عن إرادة كل من السفينتين . فى مثل هذه الحالة يسوى القانون الفرنسى (م ٤٠٧ / ٢) والقانون الإنجليزى [1] ومعاهدة بروكسل (م ١/٢) بين حكم التصادم الحتمى وهذا النوع من التصادم ، فتتحمل كل سفينة الضرر الذى أصابها . أما التقنين البحرى المصرى فيسوى بين هذه الحالة والتصادم بخطأ مشترك (م ٣/٢٤٢) وعلى هذا تشترك السفينتان فى جبر الضرر الذى أصاب كلاً منهما ، وتقسم المصاريف عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منهما .

---

(١) مقـــال Hodgson المشـار اليها آنفا .

ونرى أن يتحمل المؤمن البحرى نتائج هذا النوع من التصادم ، باعتباره خطراً من أخطار البحر Peril of the Sea مادام أنه لم يثبت الخطأ فى جانب أى من السفينتين ، ومتى كان من المحقق أن كلاً من السفينتين كانتا صالحتين للملاحة ، وعلى من يدعى أن الضرر لم يكن سببه خطراً من أخطار البحر أن يثبت ذلك(1) .

سادسا ــ التصادم نتيجة خطر من أخطار البحر مع اشتراك خطأ الربان أو البحارة :

ويقصد بذلك أن يقع التصادم بسبب خطر من أخطار البحر مباشرة ، ولكن كان يمكن تفادى الضرر ، لولا وقوع خطأ من ربان أو بحارة السفينة المؤمن عليها ، أى أنه من المحقق فى هذه الحالة أن خطراً من أخطار البحر هو الذى سبّب التصادم . لهذا يضمن المؤمن البحرى نتائج هذا التصادم باعتباره ناتجاً عن خطر من أخطار البحر ، ولا يقدح من هذا النظر أن الضرر كان يمكن ألا يقع لولا خطأ الربان أو البحارة . وقد أكدت المادة ٥٥/٢/أ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى ذلك عندما نصت على أن المؤمن لا يسأل عن خطأ المستأمن ، ولكن يسأل عن أى ضرر يحدث مباشرة نتيجة خطر مؤمن ضد نتائجه ولو ثبت أن الضرر ما كان ليحدث لولا خطأ أو إهمال الربان أو البحارة.

على أنه تجب التفرقة بين هذه الحالة ، وحالة ما إذا لم ينتج عن التصادم ذاته أى ضرر . وإنما نتج الضرر من تصرفات قام بها ربان السفينة لتفادى التصادم . فى هذه الحالة لا يسأل المؤمن الذى يضمن نتائج التصادم (2) .

سابعا ــ التصادم بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة :

متى كان من الثابت أن سبب التصادم هو عدم صلاحية السفينة المؤمن عليها للملاحة ، فإن هذا التصادم يعتبر كأنه ناتج عن خطأ المجهز (المستأمن فى هذه

---

(1) راجع سابقا رقم ١٢٤ .

(2) Tribunal Superieur Hanséatique فى ٢٥ أكتوبر ١٩٢٩ دور ــ ٢٢ ــ ١٣٠ .

الحالة) ولهذا فلا يضمن المؤمن البحرى نتائج هذا التصادم . وقد حكم فى ألمانيا بأن المؤمن لا يمكن أن يسأل عن التصادم الذى يكون سببه عدم صلاحية السفينة للملاحة[1] .

ثامنا ـ التعويض الذى تدفعه السفينة المخطئة للسفينة المضرورة نتيجة التصادم :

نتكلم عن هذه الصورة فى هذا الموضع بإيجاز ، لأنها ستكون محل دراسة تفصيلية فيما بعد [2] ، ونقصد بهذه الحالة ، عندماتكون السفينة المؤمن عليها مدانة فى تصادم ، وتضطر تبعاً لذلك أن تدفع تعويضاً للسفينة المضرورة . فهل يلتزم المؤمن على السفينة المدانة بأن يؤدى لها هذا التعويض ؟

لايعتبر القانون الإنجليزىهذا الضرر ناتجاً عن خطر من أخطار البحر[3] ، وإنما يعتبر ضرراً مستقلاً ناتجاً عنمسئولية السفينة المؤمن عليها ويجب النص على ضمانه فى وثيقة التأمين البحرى بشرط صريح . ويعرف هذا الشرط باسم شرط التصادم Collision Clause أو شرط Running Down Clause . أما القانون الأمريكى ، فعل العكس من ذلك ، يعتبر هذا الضرر ناتجاً عن خطر من أخطار البحر [4] .

٢٢١ ـ التصادم قد يكون خطرا حربيا :

ويتعين علينا ، ونحن بصدد دراسة أحوال التصادم ، أن نبين أن التصادم كما قد يكون خطراً بحرياً ، فإنه قد يعتبر خطراً حربياً . وليس مجال هذا البحث الدخول فى تفاصيل التفرقة بين الخطر البحرى والخطر الحربى ، ولكن يعتبر التصادم خطراً حربياً كلما كان نتيجة عمل من أعمال الحرب[5] ،

(١) Trib. Sup. Hanséatique فى ١ يوليو ١٩٣٧ دوز ـ ٢٨ ـ ٦٥ .
(٢) راجع الفصل الثانى من هذا الباب (الفرع الأول) .
(٣) الدردج المرجع السابق ص ٨٤ وما بعدها .
(٤) Mullins المرجع السابق تحت كلمة Collision ص ٤١ وما بعدها .
(٥) مارسدن ، المرجع السابق رقم ٣٢٩ ص ٢٤٣ وما بعدها .

بصرف النظر عن طبيعة السفينة المتصادمة[1] . أى سواء أكانت سفينة حربية أم سفينة تجارية ، ودون اعتبار لوجود حالة حرب فى أثناء وقوع التصادم ، إذ أن حالة الحرب ومايترتب عليها من وجوب إطفاء أنوار السفينة والسير ليلاً فى قوافل ، وإن سهلت فرص وقوع التصادم ، فإنها لا تؤدى بالضرورة إلى اعتبار خطر التصادم خطراً حربياً ، ما دام أن التصادم لم يقع نتيجة عمل من أعمال الحرب (Warlike act) .

٢٢٢ — هذا ويلاحظ أنه وإن كان التأمين يضمن الأضرار التى يحدثها التصادم فإنه لا يضمن نتائج التصادم غير المباشرة . من ذلك مثلاً أن المستأمن وإن كان يستطيع مطالبة المؤمن بالمصاريف التى أنفقها لإصلاح آثار التصادم ، فإنه لا يحق للمستأمن المطالبة بتعويض الضرر الذى يحدث للسفينة نتيجة تثبيتها ، فى أثناء إجراء التصليحات ، لأن هذا الضرر يعتبر نتيجة غير مباشرة للتصادم[2].

وتطبيقاً لنفس الفكرة حكم فى انجلترا بأنه لا يعتبر ما يدفعه صاحب البضاعة لمرتهن السفينة والأجرة والبضاعة ، نظير تخليص السفينة من الرهن ، ناشئاً عن خطر من أخطار البحر ، ولو كان سبب الدين الذى من أجله رهنت السفينة والبضاعة والأجرة ، حدوث تصادم للسفينة واقتراض الربان لإصلاحها بضمان السفينة والبضاعة والأجرة[3] ، لأن هذا الضرر لا يعتبر ناشئاً مباشرة عن التصادم[4] .

ويلاحظ أنه إذا حدث التصادم للسفينة فى أثناء سريان عقد التأمين ولكن لم ينتج الضرر إلا بعد انتهاء سريان العقد ، فإن المؤمن يظل مسئولا عن نتائج هذا التصادم ، مادام أن الخطر الذى يضمن نتائجه قد وقع خلال الفترة التى كان يسأل فيها عن مثل هذا الضرر[4] .

---

(١) السين التجارية فى ٢٤ يونية ١٩٢٦ ملحق دور — ٤ — ٦٣٩ . ريبير القانون البحرى رقم ٢٦٩٠ ص ٦٦٨ .

(٢) الدائرة الاتحادية الاستئنافية لمدينة بونيس ايرس فى ١٦ يوليو سنة ١٩٣٠ دور — ٢٣ — ٨٥ .

(٣) قضية Greer V. Poole and others محكمة Queen's Bench سنة ١٨٨٠ ASP. R.M.C., 4, 1878-1882, 300.

(٤) مارسدن ، المرجع السابق رقم ٣٢٢ ص ٢٤١ .

الفصل الثاني

شروط التصادم فى التأمين البحرى

٢٢٣ — درسنا فى الفصـــل السابق الأحوال التى يسأل فيها المؤمن عن نتائج التصادم ، ورأينا أن التصادم قد يعتبر فى بعض الحالات من أخطار البحر ، وتشمله وثيقة التأمين بهذه المثابة دون حاجة إلى ذكره صراحة . وفى حالات أخرى يجب ورود التصادم صراحة فى وثيقة التأمين ، بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها . والشروط التى يضمن المؤمن بمقتضاها نتائج التصادم تختلف باختلاف أحوال التصادم ذاتها . وسندرس فى هذا الفصل شرطين من أهم شروط التصادم فى وثيقة التأمين البحرى ، فندرس فى فرع أول الشرط المعروف « بشرط التصادم Running Down Clause» ، أما الفرع الثانى فنخصصه للشرط المسمى «بشرط السفينة الشقيقة Sister Ship Clause».

الفرع الأول

شرط التصادم Running Down Clause (*)

٢٢٤ — كيف نشأ هذا الشرط ؟ :

عندما يحدث التصادم بين سفينتين ، ويثبت خطأ السفينة المؤمن عليها فتضطر تبعاً لذلك أن تعوض السفينة الأخرى عن الضرر الذى لحقها ، هذا التعويض الذى تدفعه السفينة المؤمن عليها ، لا تستطيع وفقاً للشكل العام لوثيقة التأمين البحرى أن تطالب به المؤمن .

(*) ويرمز لهذا الشرط بالحروف R.D.C.

وفى عام ١٨٣٦ عرض على القضـــاء الإنجليزى ، القضية الشهيرة De Vaux V. Salvador ، الخاصة بالسفينة « La Valeur » إذ كانت هذه السفينة مؤمناً عليها بمقتضى وثيقة تأمين بحرى عادية ، ثم حدث أن تصادمت هذه السفينة مع سفينة أخرى . وعرضت المسألة على التحكيم ، وقضى على كل سفينة بأن تتحمل نصف مجموع الضرر ، وعند تسوية الحساب كان على السفينة "La Valeur" أن تدفع مبلغاً معيناً إلى السفينة الأخرى ، ثم طالبت المؤمن بهذا المبلغ تأسيساً على أنه ضرر ناتج عن التصادم، الذى يعتبر خطراً مضموناً فى وثيقة التأمين ، ولكن رفض المؤمن أداء هذا المبلغ . وقضت المحكمة فعلاً بعدم مسئولية المؤمن عن أداء هذا المبلغ ، وكان لهذه القضية ، نتيجة مباشرة وحالة ، فى عالم التأمين البحرى ، حيث تم إعداد شروط خاصة بالتصادم ، بغرض تغطية مسئولية مالك السفينة عن الأضرار التى تتحملها أية سفينة أخرى ، نتيجة التصادم ، وعرف الشرط الذى يغطى مسئولية مالك السفينة فى هذا الخصوص بشرط التصادم Running Down Clause[1] .

٢٢٥ — مضمون الشرط :

ونتيجة الشعور بالحاجة إلى شرط يغطى مسئولية مالك السفينة قبل الغير ، صدر من مجمع لندن لمكتتبى التأمين شرط خاص بذلك ، ويقضى هذا الشرط [٢] : « ومن المتفق عليه أيضاً ، أنه إذا تصادمت السفينة المؤمن عليها مع أى سفينة أخرى ، وأصبح المستأمن تبعاً لذلك مسئولاً عن أداء مبلغ أو مبالغ كتعويض لأى شخص ، نتيجة هذا التصادم ، فإن المؤمن سوف يدفع إلى المستأمن كنصيب فى هذا التعويض ، نسبة تعادل ثلاثة أرباع هذا المبلغ

---

(١) راجع بحث Meinertzhagen المشار اليه سابقا ص ٢٥ ٠ دوفر فى التأمين البحرى ص ٥٥٥ وما بعدها .

(٢) أوردنا فى المتن أهم فقرة فى هذا الشرط ، وهى التى تتضمن كل عناصره .

أو المبالغ التى سوف يؤديها المستأمن ، على ألا تزيد مسئولية المؤمن ، بالنسبة لأى تصادم ، عن ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها»[1] .

وسنتولى فيما يلى شرح نصوص هذا الشرط[2] .

٢٢٦ — ترد فى مستهل هذا الشرط عبارة « ومن المتفق عليه أيضاً . . » وتعنى هذه العبارة أن شرط التصادم .R.D.C ليس سوى شرط إضافى بالنسبة للأخطار العادية التى تتضمنها وثيقة التأمين البحرى ، فهذا الشرط يعتبر امتداداً لوثيقة التأمين الأصلية ، ويفيد ضمان المؤمن بالنسبة لما يحتويه ، بالإضافة إلى ضمانه الأصلى بمقتضى وثيقة التأمين[3] .

وقد أوضح الشرط ، المقصود بالتصادم فى حكمه ، بقوله : « إذا تصادمت السفينة المؤمن عليها مع أى سفينة أخرى » ، أى أن التصادم المعنى هنا ، هو التصادم بالمعنى الفنى فى القانون البحرى ، والذى لا يكون إلا بين منشأتين عائمتين لها وصف السفينة .

ثم تأتى بعد ذلك عبارة « وأصبح المستأمن تبعاً لذلك مسئولاً عن أداء مبلغ أو مبالغ ، كتعويض لأى شخص ، نتيجة هذا التصادم . . . » ويلاحظ أن هذه العبارة هى التى تبين مسئولية المستأمن بالنسبة للضرر الذى تلحقه سفينته بالسفينة الأخرى نتيجة التصادم ، وتفيد هذه العبارة وحدها مسئولية

---

(١) "It is further agreed that if the vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons, any sum or sums in respect of such collision, the underwriters will pay the assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto, bear to the value of the vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the vessel hereby insured ... etc ... "

(٢) اعتمد فى شرح هذا الشرط ، بصفة رئيسية ، على محاضرة .Griggs (E) بعنوان Running Down Clause منشورة فى سلسلة محاضرات بعنوان Carey & others, Marine insurance and kindred subjects (London 1919-1920) Insurance Institute of London Pp.45-58

(٣) راجع مقال Hodgson المشار اليه سابقا .

واسعة وجسيمة بالنسبة لمالك السفينة المخطئة ، ولكن يرد فى نهاية الشرط عبارة مكتوبة بالحروف المائلة تحدد نطاق هـــذه المسئولية بالنسبة للمؤمن بحيث لا يسأل المؤمن عن كل ما قد يدفعه المستأمن للسلطات من نفقات إزالة الحطام أو من تعويض للموانى عما يصيب منشآتها من أضرار نتيجة التصادم ، أو ما قد يترتب على التصادم من قتل أو جرح شخص أو أكثر . وإنما تقتصر مسئولية المؤمن فقط على ما يؤديه المستأمن للسفينـــة المضرورة ، من تعويض عن الأضرار التى تلحق السفينة وما قد يكون عليها من بضائع . وتطبيقاً لذلك حكمت محكمة الأستئناف البريطانية سنة ١٩٠٠ بأن ما يدفعه مالك السفينـــة المؤمن عليها لمالك السفينة المضرورة من نفقات إزالة حطامها التى دفعها الأخير للسلطات ، لا يحق للمستأمن أن يطالب المؤمن بها[١] .

ويلاحظ أن المقصود بكلمة المستأمن فى حكم هذا الشرط هو مالك السفينة فى معظم الحالات ، ولكنه قد يكون أيضاً مستأجرها[٢] .

أما العبارة القادمة ، فإنها تضع قيوداً هامة على مسئولية المؤمن : تقول هذه العبارة : « فإن المؤمن سوف يدفع إلى المستأمن كنصيب فى هذا التعويض نسبة تعادل ثلاثة أرباع هذا المبلغ أو المبالغ التى سوف يؤديها المستأمن . . . »

وما من شك أن تحديد مسئولية المؤمن بثلاثة أرباع ما قد يدفعه المستأمن من تعويض للسفينة المضرورة ، قصد به أن يكون إجراء وقائياً يبعث مالك الســـفينة على الحذر والحيطة فى ملاحته . إذ أنه سيتحمل فى النهاية ربع التعويض الذى قد يدفعه للسفينة المضرورة فى التصادم ، وهذا الجزء الذى سيتحمله لن يستطيع أن يطالب به المؤمن على السفينة ، فتعويض المؤمن لثلاثة أرباع مسئولية المستأمن قصد به تشجيع الملاحة الحريصة[٣] .

---

(١) قضـــية
Burger V. Indemnity Mut. Mar. Ass. Co. Ltd., ASP. R. M.C., 9, 1899 - 1904,85

(٢) مقال Hodgson السابق الاشارة اليه •

(٣) دوفر فى تحليل شروط التامين البحرى ص ٣٩ •

بيد أن غرض هذا التحديد ، يزول بإمكان حصول المستأمن على الربع الباقى من مسئوليته تجاه السفينة المضرورة عن طريق جمعيات التأمين التبادلية ، المعروفة بنوادى الحماية والتعويض ، والتى يشترك فيها مالك السفينة بقصد الحصـــول على تعويض ما لا تقبل شركات التأمين تعويضه [١] . ويستطيع المستأمن أيضاً أن يحصل من هذه النوادى على المبالغ التى يضطر لدفعها نتيجة التصادم ولا يشملها شرط التصادم ، وهى المبالغ المستثناة فى نهاية الشرط كمصاريف إزالة الحطام وغيرها .

على أنه ليس هناك ما يمنع من تعديل هذا الشرط باتفاق طرفى التأمين بحيث يشمل تعويض المستأمن عن كل مسئوليته قبل السفينة المضرورة . ويعرف هذا الشرط عندئذ باسم « $\frac{4}{4}$ شرط التصادم R.D.C. $^{4}/_{4}$ »[٢]. أى أن المؤمن سوف يتحمل أيضاً الربع الباقى من مسئولية المستأمن والذى يستثنيه الشرط الأصلى .

ثم تأتى بعد ذلك عبارة : « على ألا تزيد مسئولية المؤمن ، بالنسبة لأى تصادم ، على ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها » .

ويقصـــد بهذه العبارة ألا يزيد ما يدفعه المؤمن للمستأمن على قيمة المال المؤمن عليه ، إذ قد يحدث أن يتجاوز ثلاثة أرباع مسئولية المستأمن بالنسبة للسفينة المضرورة قيمة سفينته المؤمن عليها ، مع ما فى ذلك من إجحاف بالمؤمن . لهذا جعل الشرط قيمة المال المؤمن عليه ، أى السفينة ، هى الحد الأقصى الذى يقرر على أساسه كل مسئولية المستأمن قبل السفينة المضرورة . فالمؤمن يلتزم بأن يؤدى إلى المستأمن ثلاثة أرباع ما أداه الأخير إلى السفينة المضرورة ، على ألا يتجاوز ما يدفعه المؤمن إلى المستأمن ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها .

---

(١) راجع سابقا رقم ١١ .

(٢) راجع كيت Keate المرجع السابق ص ١١١ .

٢٢٧ ـ معنى التصادم فى حكم شرط R.D.C.

يتضح مما سبق أن التصـــادم المقصود فى حكم هذا الشرط هو الالتحام المادى الذى يحدث بين سفينتين ، فلا يغطى هذا الشرط التصادم مع حطام أو أى جسم غارق ، أو التصادم برصيف بحرى أو بأى جسم آخر ليس له وصف السفينة . وكذلك لو ألحقت السفينة المؤمن عليها ضرراً بشباك سفينة صيد ، دون أن تتصادم مع السفينة ذاتها ، واضطرت تبعاً لذلك أن تدفع تعويضاً عن مثل هذا الضرر ، فإن المؤمن لايسأل عن هذا التعويض وفقاً لشرط التصادم ، ومع ذلك يعتبر ارتطام السفينة المؤمن عليها بمرساة سفينة أخرى ، تصادماً فى حكم هذا الشرط[1] .

ولكن لا تعتبر الطائرة المائية سفينة فى مفهوم شرط التصادم ، إذ أن دورها الرئيسى هو الطيران ، أما الملاحة فهو دور عارض[2] بيد أنه يدخل فى معنى السفينة وفقاً لشرط التصادم ، أى عائمة تستخدم فى الملاحة ، فتشمل هذه الكلمة من الصندل الصغير إلى الباخرة عابرة المحيطات[3] .

وقد أثار هذا الشرط تساؤلاً فيما يتعلق بالتصادم الذى يحدث لسفينة ثالثة ، نتيجة تصادم السفينة المؤمن عليها مع سفينة أخرى ، فهل يعتبر ذلك تصادماً فى حكم شرط التصادم ، برغم أنه لم يحدث التحام فعلى بين السفينة المؤمن عليها والسفينة الثالثة ؟

يجيب مارسدن ، عن ذلك بالإيجاب ، ويرى إلزام المؤمن بدفع ثلاثة أرباع التعويض الذى قد تدفعه السفينة المؤمن عليها لتسببها فى التصادم بين السفينتين الأخريين على أساس أن التصادم الثانى ، الذى يقع بين هاتين السفينتين ، ليس سوى نتيجة مباشرة لتصادم السفينة المؤمن عليها مع السفينة الأخرى ، التى تتصادم مع سفينة ثالثة[4] .

---

(١) مارسدن ، المرجع السابق رقم ٣١٨ ص ٢٣٩ .

(٢) انظر محاضرة Edmunds بعنوان The Running Down Clause منشورة فى J.I.I.L., 36, 153 & s

(٣) تيرنر ، المرجع السابق ص ١٠٠ .

(٤) مارسدن ، رقم ٣١٩ ، ص ٢٣٩ وما بعدها .

ومع ذلك عرض على القضاء الأمريكى دعوى ، تتلخص وقائعها فى أن السفينة (ا) تصادمت مع السفينة (ب) . ونتيجة لذلك تصادمت الأخيرة مع السفينة (ج) ولكن لم يلحق السفينة (ب) أى ضرر ، واضطر مالك السفينة (ا) أن يدفع تعويضاً إلى السفينة (ج) ثم رجع على المؤمن يطالبه بدفع هذا التعويض، بناءعلى شرط .R.D.C ولكن رفض المؤمن أن يدفع إلى مالك السفينة (ا) التعويض الذى التزم به قبل السفينة (ج) تاسيساً على أنه لم يحدث التحام مادى بين السفينة (ا) والسفينة(ج) ، وقضت محكمة الإقليم الجنوبى لنيويورك بتأييد المؤمن ورفضت الحكم لمالك السفينة (ا) بالحصول على التعويض من المؤمن بناء على شرط .R.D.C زاعمة أن التصادم المقصود فى حكم هذا الشرط ، هو الذى يحدث نتيجة التحام مادى بين السفينتين المتصادمتين[1] .

ولكن محكمة إستئناف الولايات المتحدة ، قررت إلغاء هذا الحكم ، واعتبرت أن هناك تصادماً فى حكم شرط .R.D.C وأن الضربة التى أحدثتها السفينة المؤمن عليها (ا) للسفينة المتوسطة (ب) نقلتها إلى السفينة الثالثة (ج) وأصابتها بضرر يستحق التعويض [2] .

هذا وتعتبر السفينة والقاطرة سفينة واحدة فى حكم شرط التصادم[3] ، وتطبيقاً لذلك حكم مجلس اللوردات فى سنة ١٨٩١ بأنه إذا تصادمت القاطرة مع سفينة أخرى والتزمت القاطرة والسفينة المقطورة تبعاً لذلك بتعويض الضرر الذى لحق السفينة المضرورة ، فإن هذا التصادم يعتبر تصـــادماً فى مفهوم شرط .R.D.C ويسأل المؤمن عن التعويض الذى يدفع للسفينة المضرورة [4] .

---

(١) محكمة الاقليم الجنوبى لولاية نيويورك فى ١٥ يونيو ١٩٣٦ ، دور — ٣٥ — ٢١٩ .

(٢) استئناف الولايات المتحدة (الدائرة الثانية) فى ٥ أبريل ١٩٣٧ دور ٣٦ — ٢٦١ .

(٣) محاضرة Edmunds المشار اليها سابقا .

(٤) قضية السفينة (The Niobe)

McCowan V. Baine & others, ASP. R.M.C., 7, 1890-1895, 89.

هذا وحكم أيضاً أن تصادم القاطرة مع السفينة المقطورة ، يعتبر كذلك تصادماً فى حكم شرط R.D.C.[1] .

٢٢٨ — ويثير شرط التصادم R.D.C. مسألة طريفة ، بالنسبة لوقوع التصادم بخطأ مشترك وتسوية التعويض المستحق لكل سفينة على الأخرى بطريقة المسئولية المنفردة ، فهل يلتزم المؤمن بأن يؤدى الى المستأمن ما كان يجب أن يدفعه للسفينة الأخرى ؟ ولإيضاح هذه المسألة نعرض هذه القضية التى عرضت على القضاء الإنجليزى سنة ١٨٩٠ .

وتتلخص وقائع القضـــية فى أن مالك سفينة أمن على سفينته وفقاً لشرط R.D.C. ، ثم حدث أن تصادمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى نتيجة خطأ مشترك من السفينتين ، ولحق كل من السفينتين ضرر بسبب هذا التصادم ولكن الضرر الذى لحق السفينة المؤمن عليها كان أكبر مما لحق السفينة الأخرى من ضرر وتم تعويض السفينة المؤمن عليها بطريقة المسئولية المنفردة ، وذلك بأن دفعت السفينة الأخرى للسفينة المؤمن عليها الفرق بين نصف الضرر الذى تحملته السفينة الأخيرة ونصف الضرر الذى تحملته السفينة الأولى الملتزمة بالتعويض وفقاً لقاعدة المسئولية المنفردة التى تتبع فى تسوية التعويض فى حالة التصادم بخطأ مشترك . فرفع مالك السفينة المؤمن عليها دعوى يطالب المؤمن وفقاً لشرط التصادم بأن يؤدى له ما كان يجب أن يدفعه للسفينة الأخرى ، والذى خصم على أساسه جزء من التعويض الذى كان يجب على السفينة الأخرى أن تدفعه لو لا مسئوليته عن أداء تعويض الضرر الذى لحق السفينة الأخرى . ولكن محكمة الاستئناف البريطانية رفضت الحكم للمستأمن بهذا المبلغ على أساس أن تسوية الأضرار قد تم وفقاً لمبدأ المسئولية المنفردة وليس وفقاً لمبدأ المسئوليات المتقابلة ، بمعنى أن تعطى كل سفينة للأخرى نصف الضرر الذى تحملته[2] ،

---

(١) استئناف الولايات المتحدة (الدائرة الثانية) فى ١ أبريل ١٩٣٥ ، دور ٣٢ — ٣٠٠ .

(٢) راجع سابقا رقم ٢٢٠ (رابعا) .

وبهذا لم تدفع السفينة المؤمن عليها أى تعويض للسفينة الأخرى فلايحق للسفينة الأولى إذن مطالبة المؤمن بتعويض ضرر لم تتحمله فعلاً[1] .

الفرع الثانى

شرط السفينة الشقيقة

٢٢٩ — قد يحدث فى بعض الأحيان أن تكون السفينتان المتصادمتان تابعتين لنفس المجهز ، أو مملوكتين لشخص واحد . فى هذه الحالة لا يستطيع مالك السفينتين بطبيعة الحال ، الحصول على تعويض من السفينة المخطئة ، لأن القاعدة أنه لا يجوز لشخص أن يقاضى نفسه ، ومن ثم فلن يكون مالك السفينة المخطئة فى حالة تضطره إلى دفع تعويض للسفينة المضرورة ، يستطيع أن يرجع به على المؤمن تطبيقاً لشرط التصادم R.D.C. ، ومن ناحية أخرى إذا حصل المستأمن بصفته مالكاً للسفينة المضرورة ، على تعويض من المؤمن ، فلن يستطيع الأخير أن يرجع على المتسبب فى الضرر بدعوى الحلول المقررة له ، لأن المستأمن نفسه هو المتسبب فى الضرر فى هذه الحالة ، وقد حكم مجلس اللوردات بهذا المعنى سنة ١٨٧٧[2] .

ولما كانت الأضرار التى قد تنتج عن تصادم سفينتين شقيقتين ، أى مملوكتين لمالك واحد ، أو تابعتين لإدارة واحدة ، قد تفوق الأضرار التى تحدث نتيجة تصادم بين سفينتين أجنبيتين ، إذ أن السفن المملوكة لشخص واحد أو التابعة لإدارة واحدة تستعمل فى العادة نفس الموانى ، وتسير فى نفس الطرق البحرية ، وبذلك تكون فرصة تعرضها للتصادم مع بعضها البعض كبيرة ، مما يؤدى إلى وضع مالك السفن المتعددة فى وضع سيئ ، إذ سيقع

---

(١) قضية
The London Steamship Ins. Assu.V. The Grampian Steamship Co.,ASP. R.M.C. 6,1880-1890,506.

(٢) قضية
Simpson & Others V. Thomson & Others ASP. R.M.C. 3, 1875-1878, 567,

على عاتقه فى النهاية كل الأضرار التى تحدث نتيجة التصـــادم الذى يحدث بين سفنه ، لهذا ظهر ما يعرف « بشرط السفينة الشقيقة Sister Ship Clause[1] » بين شروط مجمع لندن لمكتتبي التأمين .

٢٣٠ — وينص شرط السفينة الشقيقة على أنه :

« إذا تصادمت السفينة المؤمن عليها مع سفينة تتبع كلية أو فى جزء منها
« نفس المالك أو تحت نفس الإدارة أو تلقت السفينة المؤمن عليها خدمة
« إنقاذ من سفينة أخرى فى نفس المركز بالنسبة لها . فإن المستأمن
« سيكون له نفس الحقوق المنصوص عليها فى هذه الوثيقة ، كما
« لو كانت السفينة الأخرى مملوكة كلية لمالك ليس له أى مصلحة
« فى السفينة المؤمن عليها ، ولكن فى هذه الأحوال فإن تقـــدير
« المسئولية عن التصادم أو تقدير المبلغ الذى يدفع كخدمة إنقاذ
« سوف يقرر بوساطة محكم فرد يتفق عليه بين المؤمن والمستأمن[٢]. »

فهذا الشرط يعطى المستأمن الذى يملك السفينتين المتصادمتين ، نفس الحقوق التى يقررها شرط التصادم R.D.C. [٣] . ولكن لما كان القضاء لا يعترف بوجود مسئولية فى هذه الحالة ، لأنه لا يجوز للشخص أن يقاضى نفســه ، لذلك نص هذا الشرط على أن تقدير التعويض الذى كان يستحق لمالك السفينة المضرورة لو لم يكن هو ذاته مالك السفينة المخطئة ، يكون بطريق التحكيم بوساطة شخص يتفق عليه المؤمن والمستأمن ، ويدفع المؤمن إلى المستأمن هذا التعويض على افتراض أن المستأمن قد دفعه فعلاً إلى السفينة

---

(١) دوفر فى تحليل شروط التأمين ص ٤٢.

(٢) "Should the vessel hereby insured come into Collision with or receive salvage services, from another vessel belonging wholly, or in part to the same owner, or under the same management, the assured shall have the same rights under this policy as they would have were, the other vessel entirely the property of owners not interested in the vessel hereby insured, but in such cases the liability for ths collision or the amouut payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the underwriters and the assured."

(٣) دوفر فى تحليل شروط التأمين ص ٤٣ .

المضرورة . ويقرر هذا الشرط كذلك تطبيق نفس المبدأ على خدمات الإنقاذ التي تقدمها سفينة لسفينة شقيقة ، بيد أن الشرط لم يكن في حاجة لتقرير هذا المبدأ بالنسبة لمكافآت الإنقاذ ، لأن القاعدة في هذه المكافآت أن الملكية المشتركة للسفن لا تهدم حق السفينة المنقذة ، في المطالبة بمكافأة إنقاذ من السفينة الشقيقة[1] .

وجدير بالذكر أن تطبيق هذا الشرط لم يعرض حتى الآن على القضاء الإنجليزي ، ولكن من المؤكد أنه لن يحقق نتيجته المرجوة إلا إذا كان موجوداً في وثيقة تأمين كل من السفينة المخطئة والسفينة المضرورة[2] .

٢٣١ — وتتضمن وثيقة التأمين الفرنسية على السفن نصاً مماثلاً لشرط السفينة الشقيقة ، حيث تقضي المادة ٢٩ من هذه الوثيقة ، أنه متى تصادمت سفينة مع سفينة أخرى تابعة للمستأمن أو تلقت منها مساعدة ، فإن تسوية التعويض تتم كما لو كانت السفينتان تابعتين لمجهزين مختلفين ، ويتم تحديد المسئولية عن التصادم أو تعويض خدمات الإنقاذ بوساطة محكم فرد يختاره طرفا عقد التأمين ، وفي حالة عدم الاتفاق يعين بأمر رئيس المحكمة التجارية المختصة بطلب يقدم إليه . كذلك تطبق هذه القاعدة إذا تصادمت السفينة المؤمن عليها بجسم ثابت أو عائم تابع للمستأمن[3] .

كما تضمن مشروع قانون التأمين البحري الفرنسي نصاً يقرر هذا المبدأ ، هو نص المادة ١/٥٥ من المشروع ، وقد تبنى مشروع القانون البحري المصري هذا المبدأ أيضاً ، حيث نصت المادة ١/٣٢١ من المشروع على أنه :

---

(١) دوفر في تحليل شروط التأمين البحري ص ٤٣ .

(٢) تشورلي وجايلز المرجع السابق ص ٢٨٩ وما بعدها .

(٣) راجع جوفار المرجع السابق رقم ٣٦٢ ص ٢٠٥ وما بعدها ، وانظر كذلك مؤلف ليرو واوليف في شرح وثيقة التأمين الفرنسية على السفن رقم ٢٢٥ وما بعده ص ١٩٣ وما بعدها .

« تسوى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت « كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف » .

ويترتب على هذا النص العام إعتبار السفن التابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة تابعة لمجهز مختلف ، فى حكم التصادم أيضاً ، بل إن هذا النص ، ما وضع إلا لمجابهة حالة التصادم الذى يحدث بين سفن تابعة لمجهز واحد .

الباب الثاني

أخطاء الربابنة أو البحارة

تمهيد :

٢٣٢ — نبحث فى هذا الباب ، أخطاء الربان أو البحارة ، باعتبارها خطراً من أخطار التأمين البحرى فنبين المقصود بهذا الاصطلاح فى قانون التأمين البحرى ، فى فصل أول ، ثم نبين وضع هذا الخطر فى القانون ووثائق التأمين فى الفصل الثانى من هذا الباب .

الفصل الأول

المقصود بأخطاء الربان أو البحارة في مجال التأمين البحري

٢٣٣ – يقول البعض إن اصطلاح «أخطاء الربان أو البحارة Baraterie» وهو اصطلاح مقصور على القانون البحرى ، يرجع أصله إلى الكلمة الفرنسية القديمة barat والتى يقصد بها ، الغش أو الكذب ، ثم استخدمت فى القانون القديم لتدل على الأفعال التى تتسم بنية الغش من جانب فاعلها ، بل أكثر من ذلك الأفعال التى لها طابع الجريمة ، ويفترض هذا الاصطلاح بالضرورة أن هناك تخلفاً إرادياً عن أداء واجب يقصد به الإضرار بالغير ، خاصة من جانب ربان السفينة ، بقصد الإثراء على حساب مالك السفينة[1] .

وكان هذا الخطر يمثل فى الماضى نسبة كبيرة من الأخطار التى تتعرض لها السفينة والبضاعة حيث لم تكن وسائل الإتصال بين مختلف بقاع المعمورة قد عرفت ، ولم يكن العالم قد قسم التقسيم الجغرافى المعروف الآن ، كما لم يكن أمام الوكلاء فى الموانى الأجنبيـــة من يتعاملون معه بخصوص الرسالة البحرية سوى ربان السفينـــة . وباختصار كانت السفينة والبضاعة تحت

(*) يطلق على اصطلاح « أخطاء الربان والبحارة » بالفرنسية "Baraterie" وبالانجليزية Barratry

(1) Meusnier رسالته المشار اليها سابقا ص ١٠٨ وما بعدها .

رحمة الربان والبحارة كلية ، لذلك كان الشراح ، فى هذا العصر ، يولون دراسة هذا الخطر اهتماماً خاصاً فى كتبهم[١] .

بيد أن هذا لا يعنى أنه لم يعد لهذا الخطر أى أهمية فى العصر الحديث بعد تقدم وسائل الاتصال ، وإدخال اللاسلكى فى السفن ، إذ لا يزال من الممكن فى عصرنا هذا ، أن تتعرض السفينة والبضاعة لخطر كبير بسبب تصرفات الربان أو البحارة ، والأمثلة كثيرة على ذلك كما سنرى فيما بعد .

ويختلف المقصود بأخطاء الربان أو البحارة فى القانون الإنجليزى ، عنه فى القانون الفرنسى . وسنبين ذلك فى فرعين على التوالى .

الفرع الأول

المقصود باخطاء الربان أو البحارة فى القانون الانجليزى

٢٣٤ — يحتفظ القانون الإنجليزى فى تعريف أخطاء الربان أو البحارة Barratry بجوهر المفهوم التقليـــدى لهذا الاصطلاح ، فتنص القاعدة الحادية عشرة من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى الملحقة بقانون التأمين البحرى لسنة ١٩٠٦ ، على أنه يشمل اصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » كل فعل خاطئ يرتكب عمداً بوساطة الربان أو البحارة ويؤدى إلى الإضرار بالمالك أو المستأجر حسب الأحوال »[٢] .

أى أن هذا الاصطلاح يعنى الفعل الخاطئ الذى يرتكبه عمداً الربان أو البحارة ضد مصالح مالك السفينة أو البضاعة « Wilful Misconduct » ، ولكن لا يشمل هذا الاصطلاح مجرد الخطأ فى التقدير أو حالات الإهمال العادية أو التصرف الخاطئ نتيجة جهل الربان أو عدم اختصاصه[٣] .

---

(١) Gow المرجع السابق ص ١٠٩ وما بعدها .

(٢) The term, barratry, includes every wrongful act wilfully Committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or as the case may be, the Charterer.

ويأخذ القانون الأرجنتينى بنفس المبـــدأ فى تعريف « أخطاء الربان أو البحارة » راجع دى سميه ج ٢ رقم ١٠٣٨ ص ٣٠٩ .

(٣) الدردج ، المرجع السابق ص ٩٦ . أرنولد رقم ٨٣٧ ص ٧٩٦ وما بعدها .

فلا يشمل هذا الاصطلاح فقط حالات الغش التى يرتكبها الربان بقصد تحقيق ربح لنفسه على حساب مالك السفينة ، ولكن كل فعل يرتكب عمداً من جانب الربان يتسم بعدم المشروعية أو باخلال جسيم بواجبات عمله ، أو له صفة الإهمال الجنائى أياً كان هدفه من ذلك ، ولكن بحيث يترتب على فعله الإضرار بمالك السفينة أو مستأجرها (فى الحالة التى يكون فيها هـذا الأخير مالكاً مؤقتاً)[1]. فليس من الضرورى إذن كما يتطلب المفهوم التقليدى لهذا الاصطلاح ، أن يرتكب الفعل من جانب الربان فى كل الأحوال بقصد تحقيق مصلحة خاصة له أو بقصد الإضرار بمالك السفينة[2] .

فجوهر هذه الفكرة فى القانون الإنجليزى ، أن يكون هناك فعل صادر من الربان أو البحارة فيه نية الغش يؤدى إلى الإضرار بمالك السفينة أو البضاعة دون أن يلزم فى كل حالة توافر قصد تحقيق الربح لمصلحة مرتكب الفعل ، أو توافر نية الإضرار بمالك السفينة .

فخطأ الربان أو البحارة يجب أن يكون خطأً عمدياً فيه نية الغش ، فالإهمال ولو وصل إلى درجة جسيمة من عدم التروى أو التهور ، لا يكوّن فى القانون الإنجليزى « خطأ الربان أو البحارة »[3] طالما لم يصل إلى الخيانة أو الإخلال بالواجب[4] . ولإثبات نية الغش اللازمة لتكوين الفعل الخاطئ من جانب الربان أو البحارة يجب التفرقة بين حالتين : الأولى ، عندما يعتبر الفعل المدعى بأنه يكوّن خطأ من جانب الربان أو البحارة ، فى حد ذاته ، غير مشروع أو له طابع الجريمة كما فى حالة تعامل الربان مع الأعداء . فى هذه الحالة لا حاجة إلى إثبات نية الغش للدلالة على وجود خطأ من جانب الربان ، ولو أمكن إثبات أن تعامل الربان مع الأعداء كان بقصد تحقيق ربح

---

(١) أرنولد ، المرجع السابق رقم ٨٣٦ ص ٧٩٦ .

(٢) Abbott : Treatise of the law relative to Merchant ship and seamen, 12 th. ed., London, 1881, P. 137.

(٣) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٧٧ . مكارثر المرجع السابق ص ١٣٠ وما بعدها .

(٤) فيليبس ، المرجع السابق رقم ١٠٦٣ ص ٦١١ .

للمالك ، أو أن ذلك كان ضد تعليمات المالك أو وفقاً لها ، فهذا الفعل يعتبر دائماً خطأ من جانب الربان .

أما الحالة الثانية ، عندما لا يكون الفعل فى حد ذاته غير مشروع ، كانحراف الربان بالسفينة عن الطريق المحدد للرحلة ، فى هذه الحالة يجب ثبوت نية الغش من جانب الربان ، إما بقصد تحقيق ربح خاص له ، أو بقصد الإضرار بمالك السفينة أو البضاعة[1] . ومع ذلك يرى البعض أنه مع انتفاء نية الغش ، قد يكون هناك خطأ من جانب الربان فى مفهوم القانون الإنجليزى ، كما فى حالة سوء السلوك الذى يصل إلى درجة الإخلال الخطير من الربان بواجبات وظيفته متى أدى ذلك إلى الإضرار بالمالك[2] :

ويلاحظ أنه على الرغم من أن الأضرار التى تحدث نتيجة مجرد الإهمال يضمنها قانون التأمين العادى فى إنجلترا ، سواء أكان الإهمال صادراً من المستأمن ذاته أم من أحد تابعيه ، أم من شخص من الغير[3] ، فإن قانون التأمين البحرى الإنجليزى لا يضمن ما يترتب على مجرد الإهمال العادى كما قدمنا ، ما لم تتضمن وثيقة التأمين الشرط المعروف باسم « شرط إنشمارى Inchmaree Clause »[4] .

٢٣٥ ـ ممن يرتكب الفعل الذى يعتبر من «اخطاء الربان او البحارة» وضد من ؟ :

رأينا أن الفعل الذى يعتبر من قبيل «أخطاء الربان أو البحارة» فى القانون الإنجليزى قد يرتكب إما من ربان السفينة أو من بحارتها ، على أنه قد يكون الفعل كذلك بالنسبة للبحارة دون أن يعتبر خطأ من جانب الربان ، يدخل فى هذا الاصطلاح . كما لو اضطر الربان نتيجة ثورة عنيفة من البحارة ،

---

(١) ارنولد ، المرجع السابق رقم ٨٣٦ ص ٩٧٦ . فيليبس رقم ١٠٦٧ ص ٦١٢ .
(٢) أرنولد ، نفس المرجع ، رقم ٨٤٠ ص ٨٠٠ .
(٣) Preston & Colinvaux المرجع السابق ص ٦٠ وما بعدها .
(٤) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٨٢ ، وانظر لاحقا رقم ٢٤٧ .

أن ينحرف عن الطريق المقرر للرحلة ، فهذا الفعل لا يكون خطأ من جانب الربان وإن اعتبر كذلك بالنسبة للبحارة[1] . كذلك تعتبر أعمال القرصنة الصادرة من البحارة بالنسبة للبضاعة المشحونة على السفينة من قبيل أخطاء البحارة فى القانون الإنجليزى[2] .

على أنه ليس ثمة ما يمنع من ارتكاب هذا الفعل من جانب التابعين البريين للناقل ، متى كان نقل البضاعة يتضمن مرحلة نقل برى[3] .

ويرتكب الفعل الذى يدخل تحت اصطلاح « خطأ الربان أو البحارة » ضد مالك السفينة أو مستأجرها ، أو ضد مالك البضاعة . ولكنه قد يرتكب بتواطؤ بين الربان أو البحارة من ناحية ، وبين مستأجر السفينة من ناحية أخرى ضد مالكها . أو باتفاق بين الربان والمالك ضد المستأجر العام للسفينة ، كما قد يرتكب من الربان الذى يملك جزءاً فى السفينة ضد باقى ملاكها .

ولكن متى كان الربان هو نفسه مالك السفينة فإن الفعل الذى يصدر منه وكان يمكن اعتباره خطأ من الربان لا يمكن فى هذه الحالة أن يعتبر كذلك[4] ، إذ أنه من خصائص خطر « خطأ الربان أو البحارة » أن يترتب عليه الإضرار بالمالك ولا يتصور قانوناً متى كان هذا الخطر من الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، أن يطالب المستأمن (مالك السفينة الربان) المؤمن بتعويض عن فعله الخاطئ ، لأن القاعدة أنه لا يجوز للشخص أن يفيد من خطئه[5] .

هذا ولا يصدق على الفعل وصف « خطأ الربان أو البحارة » متى تم بعلم من ارتكب ضده ، إذ أنه على حد تعبير اللورد مانسفيلد « لا يستطيع شخص أن يشكو من فعل ، كان هو نفسه طرفاً فيه ، إذ أنه فى مثل هذه الحالة

---

(١) أرنولد رقم ٨٤٣ ص ٨٠٢ .

(٢) دوفر فى مؤلفه التأمين البحرى علما وعملا ص ٧٥ .

(٣) فيليبس ، رقم ١٠٦٤ ص ٦١١ .

(٤) Abbott المرجع السابق ص ١٣٨ . ارنولد رقم ٨٤٦ ص ٨٠٥ . تمبلمان ص ١٠٤

(٥) الدردج ص ٩٧ .

لا يمكن القول إن هذا الفعل تم ضد مثل هذا الشخص[1] » . وقد عرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أن سفينة كان مؤمناً عليها ضد أخطار البحر ، وخطر الانفجار ، ونتيجة انفجار حدث على السفينة غرقت فى خليج بسكاى ، فطالب المستأمن بالتعويض عن الهلاك الكلى ، نتيجة وقوع خطر من أخطار البحر ، ومن باب الاحتياط نتيجة الانفجار الذى وقع والذى تغطيه وثيقة التأمين ، ولكن أنكر المدعى عليه (المؤمن) أن الهلاك قد حدث نتيجة خطر من أخطار البحر أو أى خطر مؤمن ضد نتائجه ، وإنما نتيجة تخريب السفينة عمداً بوساطة الربان ، وبعلم المدعى (المستأمن) ، ورد المدعى على ذلك أنه بفرض حدوث هذا التخريب ، فإنه لم يكن على علم أو رضاء به . وقضت محكمة King's Bench سنة ١٩٣٥ برفض الدعوى تأسيساً على أن هلاك السفينة لم يكن نتيجة خطر من أخطار البحر أو نتيجة الانفجار ، وتدل ظروف الدعوى على أن المستأمن لم يقم بالتحقيق مع الربان عن سبب الهلاك أو ما إذا كان قد بذل أى محاولة لإنقاذ السفينة ، كما أنه يستفاد من التقرير الكاذب الذى قدمه الربان عن حالة الجو وظروف البحر وقت غرق السفينة ، ومن إثبات المدعى عليه أن السفينة قد خرجت بعلم المستأمن ، يستفاد من كل هذا أن هلاك السفينة لم يكن نتيجة خطر مؤمن عليه ، كما لا يجوز الادعاء بأن هذا الفعل من جانب الربان يكون خطأ ما دام أنه كان ينفذ تعليمات مالك السفينة[2] . وجدير بالذكر أن العلم الذى ينفى وجود « خطأ الربان أو البحارة » هو علم من يعتبر الفعل بالنسبة له كذلك ، وعلى هذا فإن تخريب الربان السفينة بعلم مالكها لا يعتبر خطأ من جانب الربان بالنسبة لمالك السفينة ، ولكنه يعتبر كذلك بالنسبة لمالك البضاعة ، فإذا ترتب على هلاك السفينة ، هلاك

---

(١) فيليبس ، رقم ١٠٧٧ ص ٦١٧ .

(٢) قضية

Grauds V. Dearsley, (1935) 51 Ll.L.Rep., 203

كما قضى مجلس اللوردات بنفس المعنى فى قضية مماثلة سنة ١٩٢٤ وهى قضية

La Compania Martiartu V. Royal Exchange Assurance Corporation, ASP. R.M.C., 16, 1923-1926, 395.

البضاعة ، فإن من حق مالك البضاعة مطالبة المؤمن الذى يضمن نتائج «خطأ الربان » بالتعويض عن هذا الفعل[1].

ومع ذلك حكم فى الولايات المتحدة بأنه متى أنزلت البضاعة بوساطة البحارة من السفينة بطريقة غير سليمة مما أضر بمالك البضاعة ، وكان ذلك باشتراك المجهز فإن مالك البضاعة لا يستطيع مطالبة المؤمن بالتعويض عن هذا الفعل على أساس أنه يعتبر « خطأ من البحارة» وفقاً لوثيقة التأمين التى تغطى نتائج هذا الخطر[2] . والواقع أن هذا الحكم غير سديد فيما انتهى إليه ، إذ أن هذا الفعل وإن كان لا يعتبر « خطأ من البحارة » بالنسبة للمجهز لأنه تم بعلمه ورضائه ، فإنه بلاشك يعتبر « خطأ من البحارة » بالنسبة لمالك البضاعة .

الفرع الثانى

المقصود باخطاء الربان او البحارة فى القانون الفرنسى

٢٣٦ — يعطى القانون الفرنسى لاصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » Baraterie معنى أوسع من معناه فى القانون الإنجليزى ، فيشمل هذا الاصطلاح فى القانون الفرنسى ، كل خطأ من الربان أو البحارة ولو لم يكن عمدياً ، وهذا هو نفس المعنى الذى يأخذ به القانون الإيطالى[3] ، وكذلك القانون المصرى فى المادة ١٩٥ من التقنين البحرى .

٢٣٧ — ويثور البحث فى القانون الفرنسى حول ما إذا كان اصطلاح أخطاء الربان أو البحارة ، يشمل أى خطأ يصدر من الربان أو البحارة مهما كانت درجته أم أنه يقتصر على الأخطاء الجسيمة دون الأخطاء اليسيرة . وينقسم الرأى فى هذا الصدد إلى مذهبين . فيرى فريق من الشراح أن اصطلاح

---

(١) وهذا هو ما قضت به محكمة Queen's Bench سنة ١٨٧٢ فى قضية Ionides V. Pender, ASP. R.M.C., I, 1870-1873, 432.

(٢) محكمة اقليم جنوب نيويورك فى ١٤ يوليو سنة ١٩٢٧ دور — ١٧ — ٣٧٧ .

(٣) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٦٦ ص ٦٩٥ وما بعدها . وانظر حكم استئناف Rouen فى ٥ نوفمبر سنة ١٩٠٢ R. I. D. M. ١٨ — ٤٩١ .

« أخطاء الربان أو البحارة » لا يدخل فيه الأخطاء اليسيرة التي تصدر من الربان أو البحارة[1] وأن هذا الاصطلاح يجب أن يكون مقصوراً على الغش والأخطاء الجسيمة التي يمكن تشبيهها بالغش ، إذ أن هذا هو ما يتفق مع روح الموضوع ومع الأصل التاريخي لهذا الاصطلاح[2] .

أما الفريق الثاني فيرى على العكس أن هذا الاصطلاح يشمل كل الأخطاء، حتى الأخطاء اليسيرة[3] ، وأن التفرقة بين الأخطاء الجسيمة والأخطاء اليسيرة في هذا الصدد تحكمية ، وليس لها أساس جدى ، وعلى هذا يشمل اصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » في القانون الفرنسي أى خطأ يصدر من الربان أو البحارة مهما كانت درجته[4] .

ويبدو أن هذا الرأى الأخير ، هو الذى يتفق ونصوص القانون ، إذ بينت المادة ٣٥٣ من التقنين التجارى الفرنسى المقصود بأخطاء الربان أو البحارة Baraterie بأنه : « الإخلال بواجبات الوظيفة أو الأخطاء التى تصدر من الربان والبحارة Prevarications et fautes » .

فجاء اصطلاح « الإخلال بواجبات الوظيفة » ليبين الأخطاء العمدية ، ثم جاءت كلمة « الأخطاء » بعد ذلك لتعبر عن الأخطاء غير العمدية دون تفرقة بين الأخطاء الجسيمة والأخطاء اليسيرة . وقد قضى مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى على هذا الخلاف عندما قضت الفقرة الثانية من المادة العاشرة منه، على أن المؤمن يسأل عن الأضرار المادية التى تنشأ عن أفعال وأخطاء الربان والبحارة ، أياً كانت طبيعة هذه الأخطاء أو درجة جسامتها ، مع استثناء ما تقضى به الفقرة الثانية من المادة ٤٣ وهى تتضمن إعفاء المؤمن من الأضرار الناشئة عن الخطأ العمدى للربان .

---

(١) دانجون ، المرجع السابق ج ٤ رقم ١٥٧٣ ص ٤٦٨ .

(٢) Meusnier رسالته المشار اليها سابقا ص ١١٤ .

(٣) De Valroger المرجع السابق ج ٤ رقم ١٦١١ ص ٧٢ ، دى جاردن ج ٦ رقم ١٤٢١ ص ٣٠١ وما بعدها .

(٤) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٧٠٠ ص ٦٧٩ وما بعدها .

يتضح من هذين النصين أن مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى أراد أن يسوى فى الحكم بين الأخطاء الجسيمة والأخطاء اليسيرة فى مفهوم « أخطاء الربان والبحارة » .

كما أخذ مشروع القانون البحرى المصرى بنفس المبدأ فى المادة ٢/٢٨٦ التى تنص :

« وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ الربان أو البحارة مهما كانت جسامة هذا الفعل او الخطأ (١) » .

٢٣٨ — كذلك ثار البحث فى القانون الفرنسى حول ما إذا كان اصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » يشمل على السواء الأخطاء الملاحية ، أى الأخطاء التى تتعلق بقيادة السفينة ، والأخطاء التجارية ، أى الأخطاء المتعلقة برص البضاعة والمحافظة عليها ، أم يقتصر اصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » على أحدهما فقط .

والواقع أن هناك رابطة بين ضمان المؤمن لنتائج « أخطاء الربان أو البحارة » وبين إعفاء المجهز من أخطاء الربان . وكان القضاء فى الماضى يعفى المجهز من أخطاء الربان الملاحية دون الأخطاء التجارية ، وعلى هذا كان اصطلاح « أخطاء الربان أوالبحارة » يقصد به فقط الأخطاء الملاحية ، ثم حدث تطور بعد ذلك أدى إلى إمكان اشتراط المجهز إعفاءه من أخطاء الربان التجارية ، وبالتالى ظهرت الحاجة إلى ضمان المؤمن لنتائج هذه الأخطاء فاتسع اصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » فى التأمين ليشمل إلى جانب الأخطاء الملاحية الأخطاء التجارية أيضاً(٢) .

---

(١) لنا عودة ، لمناقشة هذا النص فى الفصل الثانى من هذا الباب .

(٢) راجع مقال (H) Lureau بعنوان La garantie de la baraterie منشور فى R.I.D.M. — ٢٢ — ١١٣ .

فاصطلاح « أخطاء الربان أو البحارة » يغطى إذن الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية على السواء[1] .

وتطبيقاً لذلك حكم بأن فعل الربان سواء اعتبر خطأ ملاحياً أو خطأ تجارياً ، فإن المؤمن الذى يضمن نتائج « أخطاء الربان أو البحارة » ، يلتزم بتعويض المستأمن عن الأضرار التى سببها فعل الربان له[2] . كذلك حكم بأن المؤمن الذى يغطى نتائج « أخطاء الربان أو البحارة » يسأل عن الجنوح الذى ينتج عن خطأ فنى من الربان[3] . هذا ويتحقق « خطأ الربان » كذلك متى كان من واجبه القيام بعمل ، ثم تخلف عن ذلك ، وقام به شخص آخر وأخطأ فى أداء هذا العمل . مثال ذلك لو تضمن سند الشحن إلزام الربان بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول ، أو بإعادة نقلها على سفينة تجارية أخرى فى أثناء الرحلة ، ثم حدث أن قام الربان دون ضرورة لذلك بوضع البضاعة على رصيف أحد الموانى فى أثناء الرحلة ثم ترك الميناء قبل إعادة شحن البضاعة ، وقام تابعو المجهز البريين بإعادة شحن البضاعة على سفينة شراعية مما أدى إلى وصولها تالفة ، فإن مثل هذا الربان يرتكب خطأ ، يسأل عنه المؤمن الذى يضمن نتائج « أخطاء الربان أو البحارة[4] » .

٢٣٩ — لم يعرض القانون الفرنسى لحالة ما إذا كان من حق الربان مالك السفينة أن يؤمن ضد أخطائه ، وعندئذ يجب بحث المسألة من زاوية التأمين ضد أخطاء المستأمن الشخصية ، إذ أن الربان فى هذه الحالة هو المستأمن

---

(١) Berthoud المرجع السابق ص ٥٠ .

(٢) محكمة استئناف Rennes فى ١ يونيو سنة ١٩٢١ R. I. D. M. — ٣٤ — ١٠١٦ .

(٣) محكمة الهافر التجارية فى ١١ ديسمبر سنة ١٩١٦ R. I. D. M. — ٣٠ — ٥٥٧ .

(٤) محكمة استئناف بوردو فى ٢٧ نوفمبر ١٩٠٥ R. I. D. M. — ٢٢ — ٢٤ — ويقول «H» Lureau فى تعليقه على هذا الحكم ان الحكم قد أخطأ لأن « خطأ الربان » لا يتحقق الا اذا ارتكب هو بنفسه الفعل الخاطىء . راجع هذا التعليق ، نفس المرجع ص ١١٣ . على أن محكمة النقض الفرنسية أيدت محكمة استئناف بوردو فيما ذهبت اليه ، انظر حكم النقض فى ٢٩ نوفمبر ١٩٠٧ . R. I. D. M. — ٢٢ — ٦٠٠ .

ذاته . وقد قررت المادتان ٣٥١ و ٣٥٢ من التقنين التجارى الفرنسى عدم جواز التأمين ضد الأضرار التى تترتب على أخطاء المستأمن أو مالك السفينة أو مستأجرها أو شاحن البضاعة . وتطبيقاً لذلك ، قضت محكمة استئناف باريس بأنه متى كان ربان السفينة هو مالكها فلا يجوز له أن يطالب المؤمن الذى يضمن نتائج خطأ الربان ، بالتعويض عن هلاك السفينة الذى حدث نتيجة خطئه (أى خطأ المستأمن)[1] ، إذ أنه لا يجوز للشخص أن يفيد من خطئـــه . ومع ذلك يرى البعض أن الربان المالك يستطيع أن يؤمن ضد أخطائه الشخصية التى ينتفى عنها طابع الغش ، لأن التأمين على هذا النوع الأخير من الأخطاء (التى تحمل طابع الغش) يتعارض مع النظام العام[2] .

وقد وضع تقنين الملاحة الإيطالى حلاً لهذه المسألة ، فى المادة ٥٢٤ منه التى تقضى بأن يسأل المؤمن عن الأخطاء الملاحية للربان مالك السفينة ، دون أى خطأ آخر ولو كان يسيراً . ويستبعد القانون الإيطالى خطأ المستأمن أياً كانت جسامته من ضمان المؤمن البحرى [3] .

أما القانون المصرى ، فقد قررت المادة ١٩٥ من التقنين البحرى إمكان الاتفاق على ضمان نتائج أخطاء الربان أو البحارة ، على أنه متى كان التأمين معقوداً على سفينة ، وكان الربان هو مالك هذه السفينة كلها أو جزء منها فإن شرط ضمان نتائج أخطاء الربان يعتبر باطلاً بالنسبة لحصته فى هذه السفينة .

---

(١) استئناف باريس فى ٧ يناير D.M.F.١٩٥٧ ـ ١٩٥٦ ـ ٢٢٠ وتعليق Sauvage على هذا الحكم ص ٢٢٧ ، ومحكمة بوردو التجارية فى ١٢ يناير ١٩٢٥ ملحق دور ٣ ـ ١٧٥ وانظر عكس هذه الأحكام محكمة روتردام فى ٢٣ ديسمبر ١٩٣٢ دور ٢٨ ـ ٣٧١ حيث قضت بجواز ضمان المؤمن لما يترتب على خطأ الربان المستأمن ما دام لم يثبت المؤمن أن الربان قد ارتكب هذا الخطأ لعلمه بأن التأمين يضمن نتائج خطئه ، وتبرر المحكمة هذا القضاء الذى يخالف نص المادة ٢٧٦ من التقنين التجارى الهولندى التى تمنع التأمين ضد أخطاء المستأمن ، أن مخالفة حكم هذه المادة لا يتعارض مع النظام العام .

(٢) دى سميه جـ ١ رقم ٢٦٣ ، ص ٢٧٨ وما بعدها .

(٣) دى سميه جـ ٣ رقما ١٤٨٨ و ١٤٨٩ ص ١٧٤ وما بعدها .

على أن مشروع القانون الفرنسى قد تضمن نصاً (المادة ١/١٠) يجيز التأمين من الأضرار التى تترتب على أخطاء المستأمن الشخصية ، ويتسع هذا النص بطبيعة الحال لضمان نتائج أخطاء الربان مالك السفينة . والواقع أن هذا النص يضيف حكماً جديداً للتأمين البحرى وهو جواز التأمين ضد الأضرار الناشئة عن أخطاء المستأمن الشخصية . بيد أنه يلاحظ أن هذا النص قد وضع قيداً على ضمان نتائج أخطاء المستأمن . وذلك بالسماح للمؤمن أن يثبت أن سبب الأضرار التى تلحق السفينة أو البضاعة ناشئ عن إهمال المستأمن فى بذل العناية المعقولة اللازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو البضائع . فكأن مشروع القانون قد وضع التزاماً على عاتق المستأمن ببذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضاعة ، حتى إذا ما قام المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام ، ثم وقع برغم ذلك ضرر ناتج عن خطئه الشخصى فإن المؤمن يلتزم بضمان هذا الضرر .

وعلى هذا فإنه يخرج عن نطاق هذا النص الأخطاء العمدية للمستأمن ، والأخطاء التى تقع منه نتيجة عدم بذله العناية اللازمة للمحافظة على الشىء المؤمن عليه .

وقد أخذ مشروع القانون المصرى بنفس المبدأ فى المادة ١/٢٨٦ حيث نصت على أنه :

« يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين مالم يثبت المؤمن أن سبب هذه الأضرار ناشىء عن إهمال المؤمن له فى بذل العناية اللازمة المعقولة للمحافظة على سلامة السفينة أو البضائع » .

الفصل الثاني

أخطاء الربان أو البحارة

في القانون ووثائق التأمين

٢٤٠ — سنبحث في هذا الفصل وضع خطر أخطاء الربان أو البحارة في القانون ، وفي وثائق التأمين ، من حيث ضمان الأضرار التي تترتب على هذا الخطر أو استبعادها وذلك في فرعين على التوالي .

الفرع الأول

موقف القانون من أخطاء الربان أو البحارة

٢٤١ — في القانون الانجليزي

يرد خطر « أخطاء الربان أو البحارة » بين الأمثلة التي أوردتها المادة الثالثة لقانون التأمين البحري الإنجليزي للأخطار البحرية التي يضمن المؤمن نتائجها . وقد رأينا في الفصل السابق أن المقصود بأخطاء الربان أو البحارة في القانون الإنجليزي الأخطاء العمدية التي تصدر من الربان أو البحارة والتي تنطوي على قصد الغش ، وأنه يخرج من نطاق هذا الاصطلاح مجرد الإهمال ، وهذا هو أيضاً ذات معنى أخطاء الربان أو البحارة في القانون الأمريكي (١) .

ويفهم من نص المادة ٢/٥٥/ أ من قانون التأمين البحري الإنجليزي أن المؤمن لا يضمن الأضرار التي تترتب على الخطأ غير العمد أو الإهمال الصادرين من الربان أو البحارة . إذ تتعلق هذه المادة ببيان الأضرار المضمونة والمستبعدة في نطاق التأمين البحري . فتنص هذه الفقرة على أن :

(١) راجع Mullins تحت كلمة Barratry ص ٢٠ .

« لا يسأل المؤمن عن أى ضرر ناتج عن الخطأ العمدى للمستأمن ، ولكن يسأل عن الضرر الناتج مباشرة عن أى خطر مؤمن ضده ، ولو كان هذا الضرر ما كان يمكن أن يحدث لولا خطأ أو إهمال الربان أو البحارة» .

أى أنه متى نشأ الضرر مباشرة عن خطر مؤمن عليه ، فإن المؤمن يسأل عن تعويض هذا الضرر ولو أسهم فى احداثه خطر غير مؤمن ضده ، وهو وفقاً لهذا النص «خطأ أو اهمال الربان أو البحارة Misconduct or negligence[1]»

ولكنه متى كان الضرر غير ناشئ مباشرة عن خطر مؤمن ضده ، وإنما عن إهمال أو خطأ غير عمدى صادر من الربان أو البحارة ، فإن المؤمن يعفى بلا شك من ضمان هذا الضرر . ومن باب أولى ، يعفى المؤمن متى كان الضرر ناشئاً مباشرة عن خطأ أو اهمال المستأمن نفسه [2] .

ويلاحظ أن مسئولية المؤمن قد تنعقد فى بعض الأحوال ، رغم أن الضرر يكون ناشئاً عن خطر يستبعد القانون ضمان نتائجه ، وذلك متى كان هذا الخطر يعتبر فى ذاته (خطأ من الربان أو البحارة) . مثال ذلك ما تقضى به المادة ٤٦ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى ، من أن انحراف السفينة عن الطريق الذى حددته وثيقة التأمين لرحلتها يؤدى إلى إعفاء المؤمن من المسئولية متى كان هذا الانحراف دون مبرر معقول ، بيد أنه إذا انحرف الربان عن الطريق لتحقيق مصلحة خاصة به ، دون علم مالك السفينة ، كما لو ترك الطريق المحدد للرحلة ، إلى ميناء معين ليباشر فيه تجارة تعود عليه بالربح ، فإن مثل هذا الانحراف يكون خطأ من الربان ويضمن المؤمن ما يترتب عليه من أضرار[3] . ولكن الإنحراف الذى يقوم به الربان دون أن يستهدف تحقيق مصلحة خاصة به أو دون الإضرار بمالك السفينة لا يعتبر من قبيل «خطأ الربان» ، ولو تم دون علم مالك السفينة ، وعلى هذا يترتب على مثل هذا الانحراف إعفاء المؤمن من

---

(١) تمبلمان ، المرجع السابق ص ٩٥ وما بعدها .

(٢) أرنولد ، رقما ٧٨٩ و ٧٩٠ ص ٧٤٣ وما بعدها .

(٣) الدردج ، ص ٩٨ . أرنولد رقم ٨٤٣ ص ٨٠١ . فيليبس رقم ١٠٧٠ ص ٦١٣ .

المسئولية وفقاً للمادة ٤٦ من قانون التأمين البحرى (١) ، كذلك تقضى المادة ٢/٥٥/ب من قانون التأمين البحرى بعدم مسئولية المؤمن عن الأضرار التى تنتج مباشرة عن التأخير ولو كان سبب التأخير خطراً مؤمناً ضده (٢) . ومع ذلك يرى أرنولد أنه متى أطال الربان فى مدة وصول السفينة ، بقصد مباشرة عمل غير مشروع كما لو كان يقوم مثلاً بتزوير كل مستندات السفينة تزويراً محكماً ، فإن هذا التأخير يعتبر من قبيل « أخطاء الربان » التى يضمن المؤمن نتائجها (٣) .

ولا يجوز الاحتجاج بأن هذا الرأى يصطدم مع صريح نص المادة ٢/٥٥/ب من قانون التأمين البحرى التى تعفى المؤمن فى كل الأحوال من نتائج التأخير ولو كان سبب التأخير خطراً مؤمناً ضده ، ويعتبر سبب التأخير فى المثال الذى ضربه أرنولد « خطأ الربان » من الأخطار المؤمن ضدها قانوناً ، إذ أن سبب التأخير فى هذه الحالة يعتبر أيضاً وفى نفس الوقت خطراً مستقلاً ، وهو خطأ من الربان ، والقاعدة كما رأينا حالاً أنه متى صدق على الخطر المستبعد ، فى نفس الوقت ، وصف « أخطاء الربان أو البحارة » فإن المؤمن يسأل عن تعويض نتائج هذا الخطر .

٢٤٢ — فى القانونين الفرنسى والمصرى :

تقضى المادة ٣٥٣ من التقنين التجارى الفرنسى ، بأن المؤمن لا يسأل عن إخلال الربان والبحارة بواجبات وظائفهم والأخطاء الصادرة منهم ، ما لم يتفق على غير ذلك (٤) ، كما يأخذ القانون المصرى بنفس القاعده فى المادة ١٩٥ من التقنين البحرى .

---

(١) أرنولد رقم ٨٤٢ ص ٨٠٠ وما بعدها .

(٢) "Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against."

(٣) أرنولد رقم ٨٤٢ ص ٨٠٢ .

(٤) Art. 353, "L'assureur n'est point tenu de prévarications et fautes du Capitain et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire."

وعلى هذا تعتبر « أخطاء الربان أو البحارة » من الأخطار المستبعدة فى القانونين الفرنسى والمصرى ، على أنه لا يدخل فى نطاق هذا الاستبعاد القانونى ، الخطأ الصادر من الغير ، ويقصد بالغير هنا ، كل شخص غير المؤمن والمستأمن وتابعيه ، إذ تعتبر الأخطاء الصادرة من الغير بالنسبة للمستأمن بمثابة القوة القاهرة ، وهذا هو السبب فى أن المؤمن يسأل عن الأضرار الناتجة عن خطأ سفينة أخرى بالنسبة للسفينة المؤمن عليها وبصفة خاصة فيما يتعلق بالتصادم (١) .

وقد قيل فى تبرير استبعاد « أخطاء الربان أو البحارة » من نطاق ضمان التأمين البحرى ، أن المؤمن لا يمكن أن يسأل عن أخطاء الربان ، التى يجب أن تلحق بمن اختاره أو عينه ، ولما كان مالك السفينة هو الذى اختار الربان فإنه يجب أن يتحمل هو ، لا المؤمن ، نتيجة اختياره (٢) . بيد أن هذا التبرير قد استهدف بحق لنقد كثير من الشراح ، إذ أنه إذا كان يمكن القول فى التأمين على السفينة أن خطأ التابع (الربان أو البحارة) يعتبر خطأ غير مباشر للمتبوع (مالك السفينة) ويجب على الأخير أن يتحمل سوء اختيار تابعه ، فإن هذا القول لا يصدق على التأمين على البضائع فإن اختيار الربان أو البحارة يتم بعيداً عن الشاحن ، كما لا يخضع الربان أو البحارة لأى توجيه من الشاحن ، الذى يعتبر أجنبياً عن الخطأ الذى يقع من أحد تابعى المجهز ، وليس فى وسعه أن يمنعه كما أنه لم يشترك فيه ، بل إنه من الصعب تبرير هذه القاعدة حتى بالنسبة للتأمين على السفينة إذ أن الربان ليس تابعاً عادياً للمجهز ، حتى تمكن مراقبته وتوجيهه (٣) وإنما هو يباشر عمله بعيداً عن سلطان المجهز (٤) ، ومتمتعاً بالنسبة له بنوع من الاستقلال الواقعى بل القانونى أحياناً (٥) .

---

(١) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٦٥ ص ٦٩٥ ، وانظر سابقا (فى التصادم) رقم ٢٢٠ .

(٢) فيليبس ، رقم ١٠٤٨ ص ٦٠٠ .

(٣) Liard المرجع السابق ص ٢٣٥ وما بعدها . ريبير ، القانون البحرى رقم ٢٧٠٢ ص ٦٨٢ .

(٤) على جمال الدين ، رقم ١٥٤ ص ١٠٤ .

(٥) راجع مقال Lureau(p.) بعنوان La faute en assurance maritime منشورة فى D.M.F. ١٩٥٦ — ٥١١ .

كما أن قاعدة حرمان المجهز من التأمين ضد أخطاء الربان أو البحارة ، تبدو قاسية بالنسبة للمجهز مستأجر السفينة ، الذى من حقه بلاشك أن يعقد تأميناً على السفينة ، ولكنه لا يفيد المستأمن كثيراً فى هذه الحالة ، التأمين ضد نتائج الأخطار القهرية أو العيب الذاتى للسفينة ، لأنه لا يسأل كمستأجر عن نتائج هذه الأخطار فى مواجهة المالك وفقاً للقواعد العامة فى القانون المدنى ، وإنما ما يفيد المستأمن فى هذه الحالة ، هو التأمين ضد ما يترتب على أخطاء تابعى مالك السفينة من أضرار بالنسبة له ، فحرمان المجهز ، من مثل هذا التأمين وفقاً لأحكام القانون يؤدى بلاشك إلى الإضرار به [1] .

لذلك خفف القانون من مساوئ حكمه باستبعاد هذا الخطر من التأمين ، بأن أجاز الاتفاق على مخالفة هذا الحكم ، وعلى هذا يجوز للمتعاقدين فى عقد التأمين البحرى أن يتفقا على ضمان نتائج أخطاء الربان أو البحارة ، بيد أن إجازة مثل هذا الاتفاق لا ينفى كلية الضرر الذى يترتب على الاستبعاد القانونى لأخطاء الربان أو البحارة إذ أنه متى خلت وثيقة التأمين البحرى من ذكر هذا الخطر ، سواء أكان بين الأخطار المضمونة نتائجها ، أم الأخطار المستبعدة ، فإن حكم القانون هو الذى يطبق عندئذ ويظل هذا الخطر بمنأى عن ضمان المؤمن البحرى لنتائجه[2] .

٢٤٣ — أما مشروع قانون التأمين البحرى الفرنسى فقد نصت الفقرة الثانية من المادة العاشرة منه على أن المؤمن يضمن الأضرار التى تترتب على أفعال وأخطاء الربان والبحارة ، أياً كان نوعها أو جسامتها ، مع عدم الإخلال بما تنص عليه المادة ٤٣ .

وتنص الفقرة الثانية من المادة ٤٣ بإعفاء المؤمن من نتائج أخطاء الربان العمدية . ويفهم من هذين النصين أن المشروع أراد أن يفرق بين الأخطاء العمدية والأخطاء غير العمدية ، وبين الأخطاء الصادرة من الربان ، وتلك

---

(١) دانجون ، جـ ٤ رقم ١٥٧٣ ص ٤٦٩ .

(٢) نقض فرنسى فى ١٦ يناير ١٩٢٤ ملحق دور — ٢ — ١٩٢ وانظر سابقا رقم ١٧٨ .

التى تصدر من البحارة . فنص المادة العاشرة يؤدى بصفة عامة ، إلى ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن أخطاء الربان والبحارة أياً كان نوعها ، أى عمدية أو غير عمدية ، وأياً كانت جسامتها ، أى أخطاء جسيمة أو يسيرة ، بيد أن نص المادة ٤٣ قد استثنى نتائج أخطاء الربان العمدية من ضمان التأمين البحرى ، وعلى هذا فإن الوضع وفقاً للمشروع الفرنسى هو ضمان أخطاء البحارة العمدية ، وغير العمدية ، جسيمة أو يسيرة ، وضمان أخطاء الربان غير العمدية جسيمة كانت أم يسيرة .

ولكن مشروع القانون البحرى المصرى نص فى المادة ٢/٢٨٦ على ضمان الضرر الناتج عن فعل أو خطأ الربان أو البحارة مهما كانت جسامة هذا الفعل أو الخطأ . ويبدو أن النص يقصد من هذا ، الأخطاء غير العمدية لأنه لم يستعمل تعبير المشروع الفرنسى ، وأياً كان نوع الخطأ أو جسامته ، وإنما اكتفى بالنص على درجة جسامة الخطأ ، أى سواء أكان جسيما أم يسيراً [1].

ثم نصت المادة ٢/٣١٥ على استبعاد نتائج أخطاء الربان العمدية من نطاق التأمين البحرى ، وبهذا تبقى أخطاء البحارة العمدية دون نص على ضمان نتائجها أو استبعادها فى مشروع القانون المصرى .

الفرع الثانى

أخطاء الربان أو البحارة فى وثائق التامين

٢٤٤ – فى وثيقة التامين الانجليزية :

لا يختلف موقف وثيقة التأمين الإنجليزية عن موقف القانون الإنجليزى فيما يتعلق بضمان الأضرار التى تترتب على « أخطاء الربان أو البحارة » ، فيتضمن الشكل العام لوثيقة اللويدز بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، أخطاء الربان والبحارة Barratry of the master and mariners ،

(١) عدلت لجنة القانون البحرى أخيرا نص المادة ٢/٢٨٦ من المشروع بحيث أصبحت تتفق مع نص الفقرة الثانية من المادة العاشرة من المشروع الفرنسى .

وقد سبق أن بينا المقصود بهذا الإصطلاح فى القانون الإنجليزى ، وأنه يعنى كل فعل خاطئ يرتكب عمداً من الربان أو البحارة ، ويؤدى إلى الإضرار بمالك السفينة أو البضاعة ، وأن مجرد الإهمال لا يدخل فى مضمون هـــذا الاصطلاح .

ويلاحظ أن مجرد وجود هذا الخطر بين الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى نتائجها لا يترتب عليه فى ذاته ضمان الأضرار التى تنشأ عن هذا الخطر إذ أنه متى ثبت أن المستأمن قد ارتكب إهمالاً جسيماً بالنسبة لرقابة الربان أو البحارة ، وأنه كان بوسعه أن يمنع الخطأ الصادر من أيهم ، فإن المؤمن لن يسأل عن نتائج هذا الخطأ . مثال ذلك حجز السفينة بوساطة السلطات نتيجة ضبط البحارة وهم يقومون بعمليات التهريب فى ميناء معين ، ثم حجزها مرة ثانية فى ميناء آخر لنفس السبب ، وبعد الإفراج عنها تحجز مرة ثالثة فى ميناء ثالث للسبب ذاته الذى حجزت من أجله مرتين . فى مثل هذه الحالة كان يتعين على مالك السفينة (المستأمن) أن يمنع تكرار عمليات التهريب بوساطة بحارة سفينته ، ومن ثم فلا يجوز مساءلة المؤمن عن نتائج زيادة هذا الخطر [1].

وقد حكم فى هولندا بأنه برغم ضمان وثيقة التأمين لنتائج أخطاء الربان والبحارة فإنه من واجب المجهز أن يباشر قدراً من الرقابة على تابعيه [2] .

٢٤٥ — هذا ويسير القضاء فى إنجلترا والولايات المتحدة ، على أنه متى كانت أخطاء الربان أو البحارة هى التى أدت إلى وقوع خطر آخر ، ألحق ضرراً بالمستأمن ، وكان هذا الخطر الأخير ، تستبعد وثيقة التأمين ضمان نتائجه ، واعتبر أنه هو السبب المباشر للضرر ، فإن المؤمن لا يسأل عن التعويض فى هذه الحالة ، وليس هذا المبـــدأ فى الواقع سوى تطبيق لنظرية السبب

---

(١) الدردج ص ٩٩ .

(٢) محكمة روتردام فى ١٥ أبريل ١٩٣١ ، دور - ٢٦ - ٤٦٨ .

المباشر (١) . فالمؤمن لا يضمن نتائج خطأ الربان أو البحارة إلا متى كان هو السبب المباشر للضرر ، أو متى أمكن اعتبار الخطر الذى لا يضمن المؤمن المؤمن نتائجه فى الوقت ذاته « خطأ من الربان أو البحارة » (٢) .

أما إذا ترتب على خطأ الربان أو البحارة وقوع خطر مستبعد من وثيقة التأمين البحرى وكان هذا الخطر المستبعد هو السبب المباشر للضرر فلا يضمن المؤمن ما يترتب على هذا الخطر .

وتطبيقاً لذلك حكمت محكمة Queen's Bench سنة ١٨٨١ بأنه متى كانت وثيقة التأمين البحرى تذكر بين الأخطار التى تضمن نتائجها « خطأ الربان والبحارة » وكانت تتضمن فى نفس الوقت إعفاء للمؤمن من نتائج الأسر والقبض وحجز السفينة ، ونتيجة قيام بحارة السفينة بعمليات تهريب الدخان ، حجزت السفينة فى أحد الموانى الأسبانية بقصد إصدار حكم المصادرة عليها ، وقام مالك السفينة نتيجـــة إجراءات القبض على السفينة والإعداد لمحاكمتها بصرف نفقات معينة طالب المؤمن بدفعها ، فإن مثل هذا الطلب من جانب المستأمن يتعين رفضه على أساس أن هذه الأضرار التى لحقت المستأمن ليست نتيجة مباشرة لخطأ البحارة ، وإنما لحجز السفينة بوساطة السلطات الأسبانية (٣) .

وقد أيدت محكمة الاستئناف البريطانية هذا الحكم فى سنة ١٨٨٢ ، وقالت : إن المؤمن معفى ، وفقاً لوثيقة التأمين من نتائج حجز السفينة بوساطة السلطات . وأنه ليس من حق المستأمن المطالبـــة بالتعويض على أساس خطأ البحارة (٤) .

(١) راجع سابقا نظرية السبب المباشر .

(٢) راجع سابقا رقم ٢٤١ .

(٣) قضـــية
Corry & others V. Burr, Asp. R.M.C., 4, 1878 - 1882, 480.

(٤) نفس العدد ، ص ٥٥٩ .

وكذلك أيد مجلس اللوردات حكم محكمة الإستئناف ، وأضاف أن خطأ البحارة يعتبر سببا بعيداً للضرر الذى لحق المستأمن ، أما السبب المباشر فهو حجز السفينة بوساطة السلطات الأسبانية ، ولا يجوز أن يحل السبب البعيد للضرر محل السبب المباشر [1] . على أننا نرى أن خطأ البحارة ، يعتبر هنا ، سبباً مباشراً للضرر ، لأنه لولاه لما وقع الضرر[2] .

وقد عرض على القضاء الأمريكى قضية حديثة تتلخص وقائعها فى أن حكومة الصين الوطنية كانت قد أمنت على سبع سفن تجارية ، تملكها ، بموجب وثائق تأمين ضد الأضرار التى تنتج من أخطاء الربان أو البحارة ، وضد نتائج الحرب الأهلية ، مع استبعاد الأضرار التى تترتب على الأسر والحجز Seizure ، وكانت هذه السفن مباعة من حكومة الولايات المتحدة لحكومة الصين الوطنية ، وقام معظم الربابنة والبحارة على السفن السبع باللجوء إلى الصين الشعبية فى يناير ١٩٥٠ ، ورفعوا العلم الأحمر على سفنهم ثم سلموها لحكومة الصين الشعبية ، ورفضوا الامتثال لأوامر المجهز بالدخول أو البقاء فى ميناء بريطانى (هونج كونج) ، كما رفضوا الإبحار إلى تيوان « فرموزا » أو إلى اليابان . وقضت محكمة إقليم مارى لاند فى الولايات المتحدة فى ٢٩ إبريل سنة ١٩٥٧ بأنه فيما يتعلق بست من هذه السفن ، فإن ربابنتها قد ارتكبوا خطأ بعدم الإبحار إلى فرموزا أو اليابان ، وبرفع العلم الأحمر على السفن ، ثم تسليمها لحكومة الصين الشعبية . وكذلك ارتكب بحارة السفينة السابعة خطأ ، بتهديدهم الربان ، ثم إبحارهم إلى سنغافورة ورفعهم العلم الأحمر ورفضهم تسليم السفينة إلى الربان ، ولكن هلاك هذه السفينة يعتبر ناشئاً عن حجز السفينة بوساطة البحارة وهو خطر لا يضمن المؤمن نتائجه وفقاً لوثائق التأمين . ثم قررت المحكمة نتيجة لذلك أنه متى كان خطأ الربان أو البحارة أحد أسباب الضرر وكان السبب الأخير غير مستبعد صراحة من وثيقة التأمين فإن التعويض يكون على أساس « خطأ الربان

---

(1) Asp. R.M.C., 5. 1882-1886, 109.

(2) راجع نقدنا لهذا الحكم ، سابقا رقم ١٩٨ .

أو البحارة » سواء أكان السبب الأخير قد ورد بين الأخطار المضمونة أم لم يرد ، ولكن متى كان السبب الأخير للضرر مستبعداً من وثيقة التأمين فلا يجوز تعويض الضرر على أساس « خطأ الربان أو البحارة » [1] . وقد أيدت محكمة استئناف الولايات المتحدة هذا الحكم فيما يتعلق بوجود خطأ من الربابنة بالنسبة للسفن الست الأولى ، ولكنها ألغت الحكم بالنسبة لاعتبار أن سبب الضرر فيما يتعلق بالسفينة السابعة كان هو حجز السفينة بوساطة البحارة ، واعتبرت أن هلاك السفينة السابعة كان نتيجة خطأ من البحارة . وقالت المحكمة فى هذا الخصوص إنه ما دام أن السفينة كانت فى حيازة الربان والبحارة حيازة مؤقتة ، كنتيجة طبيعية لعملهم عليها ، فلا يمكن القول قانوناً أن هناك حجزاً صادراً منهم بالنسبة لما هو فى حيازتهم أصلا ، فإذا كان كل مافعلوه هو مخالفة أوامر الربان وخلعه عن قيادة السفينة وسيطرتهم الكاملة على السفينة ، فان هذا يعتبر اخلالا بواجبات وظيفتهم وليس حجزاً من جانبهم للسفينة [2] .

٢٤٦ — وجدير بالذكر أنه متى تضمنت وثيقة التأمين فى دولة من الدول إحالة على وثيقة اللويدز ، بالنسبة للأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها فإن « أخطاء الربان أو البحارة » تعتبر من هذه الأخطار [3]. كذلك الحال متى كانت وثيقة التأمين تأخذ شكل وثيقة اللويدز ، فإن خطر « أخطاء الربان أو البحارة » يجب أن يفسر بالمعنى الذى يعرفه القانون الإنجليزى [4] . ولذلك فإن وثيقة التأمين فى مصر تتضمن بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها « أخطاء الربان أو البحارة » وتعبر الوثيقة عن هذا الخطر « بخيانة الربان والملاحين [5] » ،

---

(١) قضـــية
Republic of China, China Merchant Steam Navigation Co. and U.S.A. V. National Union Fire Insurance Co. of Pittsburgh, Pennsylvania and American International Underwriters, Ltd. (1957) 1 Lloyd's Rep. 428.

(٢) محكمة استئناف الولايات المتحدة فى ١٥ يناير ١٩٥٨ . (1958) 1 Lloys's Rep.' 351

(٣) استئناف مختلط فى ١١ مايو ١٩٣٢ Bull السنة ٤٤ ص ٣١٨ .

(٤) تحكيم بلجيكى فى ١٠ يوليو ١٩٢٨ ، دور — ٢٠ — ١٣٩ .

(٥) راجع الترجمة العربية لوثيقة التأمين البحرى للأستاذ جمال الحكيم .

لذلك يجب أن يفسر هذا الاصطلاح فى وثيقة التأمين المصرية ، بالأخطاء العمدية الصادرة من الربان أو البحارة دون الإهمال أو مجرد الخطأ غير العمد [1] برغم أنه وفقاً لنصوص القانون المصرى يعطى هذا الاصطلاح ذات المعنى الذى يأخذ به القانون الفرنسى [2] . ويلاحظ أن الاختلاف بين القانون والعمل سيؤدى فى مصر إلى أنه متى كان خطأ الربان أو البحارة مضموناً فى وثيقة التأمين فإن الضمان سيقتصر عندئذ على أخطاء الربان أو البحارة العمدية ، بينما إذا لم يظهر خطأ الربان أو البحارة فى وثيقة التأمين بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، فسيعتبر هذا الخطر عندئذ ، من بين الأخطار المستبعدة وفقاً لنص المادة **١٩٥** من التقنين البحرى ، المأخوذة عن القانون الفرنسى ، وعندئذ لن يضمن المؤمن نتائج الأخطاء العمدية للربان أو البحارة فقط ، بل لن يضمن كذلك نتائج الأخطاء غير العمدية ، وفقاً للمعنى الذى يعطى لهذا الخطر فى القانون الفرنسى ، ما لم تتضمن وثيقة التأمين شرطاً صريحاً بضمان نتائج اهمال الربان أو البحارة .

٢٤٧ — شرط ضمان الاهمال فى وثيقة التامين الانجليزية

Inchmaree Clause

لما كان الإهمال الصادر من الربان أو البحارة لا يدخل كما رأينا فى مفهوم أخطاء الربان أو البحارة Barratry الذى تضمن وثيقة التأمين ما يترتب عليها من أضرار ، فإنه حتى يمكن مساءلة المؤمن عن الأضرار التى تترتب على إهمال الربان أو البحارة ، يجب أن ينص على ذلك صراحة فى وثيقة التأمين . وبغير هذا النص فإنه لا يجوز مساءلة المؤمن عن نتائج الإهمال أو الأخطاء غير العمدية الصادرة من الربان أو البحارة . وبناء على هذا حكم فى الولايات المتحدة بأن خطأ الربان فيما يتعلق برص البضاعة مما أدى إلى تلفها لا يسأل عنه المؤمن الذى يضمن نتائج أخطاء الربان [3] .

---

(١) استئناف مختلط فى ١٩ فبراير ١٩٣٦ Bull السنة ٤٨ ، ص ١٥٣ .

(٢) راجع سابقا رقم ٢٤٢ .

(٣) قضية
Atkimson & Hewitt V. The Great Western Ins.Co. ASP.R.M.C., 1, 1870-1873, 382.

وقد حاولت محكمة الاستئناف البريطانية سنة ١٨٨٠ أن تتلمس دعامة لاعتبار إهمال البحارة من الأخطار المضمونة فى وثيقة التأمين البحرى ، برغم عدم النص على ضمان هذا الإهمال ، فقضت بأن إهمال البحارة الذى يترتب عليه انفجار أحد مراجل السفينة يدخل فى عبارة « وجميع الأخطار الأخرى All other Perils» التى ترد فى وثيقـــة التأمين البحرى بعد ذكر الأخطار الواردة فيها [1] .

غير أن هذا الحكم قد فسر عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » أكثر مما يحتمل تفسيرها لأنه كما رأينا قبل ذلك ، يقصد بهذه العبارة جميع الأخطار المماثلة للأخطار التى تضمنها وثيقة التأمين البحرى [2] .

لذلك قضى مجلس اللوردات فى سنة ١٨٨٧ ، بعكس وجهة نظر محكمة الاستئناف فى قضية مشهورة كان النزاع يدور فيها حول وثيقة تأمين على سفينة تسمى Inchmaree وكان موضوع التأمين ، السفينة وآلاتها ، وبين هذه الآلات آلة تسمى Donkey-engine ، وكانت هـــذه الآلة تستخدم فى أثناء الملاحة لرفع المياه إلى مراجل السفينة . ونتيجة لحادث أو إهمال ، أقفل صمام كان يجب تركه مفتوحاً ، مما ترتب عليه تلف هذه الآلة التى ترفع المياه إلى مراجل السفينة ، وطالب المستأمن المؤمن بدفع تكاليف إصلاح هذه الآلة ، على أساس أنه ضرر ناشئ عن خطر مؤمن ضد نتائجه . وقضت محكمة أول درجة وأيدتها محكمة الاستئناف ، بأحقية المستأمن فى التعويض على أساس أن الضرر يضمنه المؤمن وفقاً للعبارة الواردة فى الوثيقة « وجميع الأخطار الأخرى » . ولكن مجلس اللوردات قضى بأن وثيقة التأمين لا تغطى هذا

---

(١) قضـــية
The west India & Panama Telegraph Co. Ltd. V. The Home & Colonial Marine Ins. Co. Ltd., ASP. R.M.C. 4, 1878-1882, 341.

(٢) راجع سابقا رقم ١٨٠ .

الضرر الذي لا يعتبر ناتجاً عن خطر من أخطار البحر ، كما لا تشمله عبارة « وجميع الأخطار الأخرى » (١) .

وترتب على هذه القضية أن اتجه المؤمنون إلى وضع شرط ، يعرف باسم شرط انشمارى ، وهو اسم السفينة التى كانت محلاً للقضية السابقة Inchmaree Clause ويسمى أيضاً بشرط « العيب الخفى والإهمال » حيث يضمن المؤمن بمقتضاه ما يترتب على إهمال تابعى مالك السفينة(٢) .

ويرد هذا الشرط بين شروط التأمين على السفينة ، الصادرة من مجمع لندن ، وهو الشرط السابع من هذه الشروط حيث ينص على ضمان بعض الأخطار الإضافية التى لم ترد بين الأخطار المذكورة فى الشكل العام لوثيقة التأمين ، ومن بين هذه الأخطار العيب الخفى فى آلات السفينة أو جسمها ، والإهمال الذى يصدر من الربان أو ضباط السفينة أو ملاحيها أو المرشدين .

ولكن لا يضمن هذا الشرط الإهمال الذى يصدر من مالك السفينة أو مديريه(٣) ، كما يلاحظ أنه حتى يضمن المؤمن نتائج هذه الأخطار المذكورة فى شرط انشمارى ، فإن الضرر يجب ألا يكون نتيجة عدم بذله العناية الواجبة من جانب المستأمن (مالك السفينة أو مديريه) ، وهذا التحفظ الذى يرد فى نهاية الشرط يقصد به تذكير المستأمن دائماً بالتزاماته نحو حفظ السفينة فى حالة جيدة دائماً ، وهذا التحفظ فى نظر البعض هو الذى يضمن لهذا الشرط تحقيق هدفه على الوجه الأكمل (٤) .

ويلاحظ أن شرط انشمارى لا يغير الالتزام الذى يقع على مالك السفينة بضمان صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة (٥) .

---

(١) قضية
Thames and Mersey Mar.Ins. Co.V.Hamilton, ASP.R.M.C.,6,1886-1890,200

(٢) انظر مكارثر ص ١٣٨ وراجع بحث Meinertzhagen ص ١٦٥ ، ومؤلف تشورلى وجايلز ص ٣٢٤ ، الدردج ص ١٣٤ .

(٣) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٨٢ .

(٤) محاضرة Hoult المشار اليها سابقا .

(٥) المحكمة العليا لولاية Wisconsin فى ٣ ديسمبر ١٩٣٥ . دور ٣٥ — ٢٩٠ .

٢٤٨ ـ أخطاء الربان أو البحارة فى وثائق التأمين الفرنسية :

بعد أن ذكرت المادة الأولى من وثيقة التأمين الفرنسية على السفينة ، الأخطار التى يضمن المؤمن البحرى ما يترتب عليها من أضرار ، وهى العاصفة ، والغرق ، والجنوح ، والتصادم ، والإلقاء فى البحر ، والحريق ، والانفجار ، والنهب ، وبصفة عامة كل الحوادث والأخطار البحرية . بعد هذا التعداد الوارد فى الفقرة الأولى من المادة الأولى ، نصت الفقرة الثانية من هذه المادة ، أن هذه الأخطار تبقى مغطاة حتى فى حالة التغيير الاضطرارى للطريق أو الرحلة . وكذلك فى حالة الأخطاء التى تقع من الربان أو البحارة أو المرشدين البحريين .

وبهذا النص ، خالفت وثيقة التأمين على السفينة نص المادة ٣٥٣ من التقنين التجارى ، وذلك بإجازة التأمين ضد أخطاء الربان أو البحارة ، كما اعتبرت الوثيقة المرشدين البحريين كما لو كانوا تابعين للسفينة عندما يؤدون عملهم على ظهر السفينة[1] بحيث يسأل المؤمن عن نتـــائج أخطائهم فى هذه الفترة .

بيد أنه يلاحظ أن وثيقة التأمين على السفينة المعمول بها حالياً ، قد انتزعت خطر التغيير الاضطرارى للطريق أو الرحلة وخطر أخطاء الربان أو البحارة ، من بين الأخطار الواردة فى الفقرة الأولى من المادة الأولى لتضعهما فى فقرة مستقلة ، تنص على أنه يستمر ضمان الأضرار الناتجة عن الأخطار المنصوص عليها فى الفقرة الأولى ، ولو وقعت هذه الأضرار عند التغيير الاضطرارى للطريق ، أو عند وقوع خطأ من الربان أو البحارة ، بينما كانت تضع الوثيقة السابقة للتأمين على السفينة (سنة ١٩٢٨) خطر أخطاء الربان والبحارة ، بين الأخطار المغطاة . ويرى البعض أن هذا التغيير فى وضع أخطاء الربان أو البحارة بين الأخطار المغطاة ، وإن كان لايترتب عليه تعديل فى نطاق مسئولية المؤمن بالنسبة لهذا الخطر ، فإن تغيير الوثيقة المعمول بها

---

(١) جوفار ، المرجع السابق رقم ١٥١ ص ١٠٠ .

حالياً أكثر انضباطاً من تعبير الوثيقة القديمة ، لأن خطأ الربان أو البحارة لا يترتب عليه دائماً وقوع ضرر . فليست أخطاء الربان أو البحارة خطراً فى كل الأحوال ، مثل التصادم أو الحريق ، لهذا فإن تعبير الوثيقة الحالية بأن الأخطار المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة الأولى تظل مضمونة حتى إذا وقع خطأ من الربان أو البحارة ، يبين أنه متى وقع أحد هذه الأخطار التى تسبب ضرراً ، واشترك فى تحقيق مثل هذا الخطر ، كلياً أو جزئياً ، خطأ من الربان أو البحارة ، فإن المؤمن يضمن مثل هذا الضرر [1] ، أى أن تعبير الوثيقة الحالية يستهدف تأكيد أن أخطاء الربان أو البحارة لا تغطى فى التأمين البحرى بصفة مطلقة ، وإنما متى ترتب عليها وقوع ضرر بالمستأمن.

والواقع أن الوثيقة لم تكن فى حاجة إلى مثل هذا التأكيد ، إذ أن المؤمن لا يضمن الخطر فى ذاته ، وإنما ما يترتب على هذا الخطر من ضرر . هذا وقد أوردت المادة الرابعة من وثيقة التأمين على السفينة استثناء على المادة الأولى ، فيما يتعلق بضمان أخطاء الربان أو البحارة ، وذلك بالنص على إعفاء المؤمن من الأضرار التى تترتب على أفعال الغش والتدليس التى تصدر من الربان .

ويقول البعض فى تبرير هذا الاستثناء ، إنه على المجهز أن يحسن اختيار ربان سفينته ، فإذا ما صدر من الربان غش أو تدليس فى أثناء قيامه بعمله ، فإن المجهز يكون قد أخطأ شخصياً ، وعليه أن يتحمل مغبة خطئه [2] .

ولكن إعفاء المؤمن من نتائج غش الربان أو تدليسه لا ينطبق على الخطأ الجسيم أو الخطأ غير المغتفر الذى يصدر من الربان ، فيظل المؤمن مسئولاً عن الأضرار المترتبة على هذا النوع من الخطأ [3] .

ويلاحظ أنه ، حتى يضمن المؤمن الأضرار المترتبة على خطأ الربان ، فإنه يجب النص فى وثيقة التأمين صراحة على ذلك ، مادام أن هذا الخطر

---

(١) ليرو وأوليف فى شرح وثيقة التأمين على السفينة رقم ٥ ص ١٣ .
(٢) ليرو وأوليف المرجع السابق رقم ٢٧ ص ٢٩ ، جوفار رقم ١٩٢ ص ١٢٤ .
(٣) استئناف اكس فى ٢٠ مارس ١٩٠٦ .R.I.D.M ٢٢ — ٢٨١ .

من الأخطار المستبعدة قانوناً ، ولا يكفى فى هذا الصدد العبارة التى ترد فى وثيقة التأمين ، بضمان ما يترتب على كل الحوادث والأخطار البحرية ، إذ أن هذه العبارة العامة لا تكفى لاعتبار أخطاء الربان من الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، ولو لم يرد مثل هذا الخطر بين الأخطار المستبعدة فى وثيقة التأمين [1] إذ مع أن أخطاء الربان أو البحارة « تعتبر بين الأخطار البحرية Fortune de Mer » مادام أنها تقع فى أثناء الرحلة البحرية ، فإن استبعادها صراحة بنص المادة ٣٥٣ تجارى ، يوجب لضمان نتائج هذا الخطر ، أن ينص صراحة على ذلك فى وثيقة التأمين البحرى[2] .

هذا ، ومتى تضمنت وثيقة التأمين ضمان الأضرار التى تترتب على خطأ الربان ، فإن المؤمن يضمن نتيجة لذلك ما يدفعه مالك السفينة المستأمن من تعويضات لسفينة أخرى ، نتيجة ما أصابها من ضرر بخطأ ربان سفينة المالك المستأمن [3] .

هذا ولا يضمن المؤمن ما يترتب على أخطاء الربان أو البحارة من أضرار متى كان الفعل الخاطئ الذى يصدر من الربان قد تم نتيجة تنفيذ الربان لأمر المجهز[4] .

٢٤٩ — وتقضى الفقرة الرابعة من المادة الثانية من وثيقة التأمين الفرنسية على البضاعة ، بأن الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها تبقى مغطاة حتى فى حالة الرسو الإجبارى ، أو التغيير الاضطرارى للطريق أو الرحلة أو السفينة ، وكذلك فى حالة وقوع خطأ من الربان أو البحارة ، وهذا هو نفس التعبير الذى استعملته وثيقة التأمين على السفينة ، كما رأينا فى البند

---

(١) نقض فرنسى فى ١٦ يناير ١٩٢٤ دور — ٧ — ٣١٢ .

(٢) تعليق Morillot على الحكم السابق ، دور نفس العدد ص ٣١٩ .

(٣) استئناف Rouen فى ١٧ يناير ١٨٨١ ، سيرى ١٨٨٢ — ٢ — ١ ، وتعليق ليون كان على هذا الحكم .

(٤) دى جاردان ج ٦ ، رقم ١٤٢١ ص ٣٥١ وما بعدها . السين التجارية فى ٢٥ مارس سنة ١٩٢٥ ملحق دور — ٣ — ٣٦٢ وتعليق Prodromidès عليه .

السابق . وعلى هذا يسأل المؤمن البحرى فى مواجهة الشاحنين عن الأخطاء التى تصدر من الربان أو البحارة ويترتب عليها إلحاق ضرر بالبضاعة . ولم تفرق وثيقة التأمين على البضاعة بين الأخطاء العمدية والأخطاء غير العمدية للربان ، كما فعلت وثيقة التأمين على السفينة ، وذلك لأنه إذا كان فى التأمين على السفينة يجب أن يتحمل المجهز (المستأمن) نتيجة سوء اختياره للربان ، فإنه فى التأمين على البضاعة ، لا تربط الربان بالشاحن أية صلة سواء أكانت صلة تبعية أو صلة اختيار ، ويقع على الربان والبحارة التزام بالمحافظة على البضاعة المشحونة على السفينة ، فإذا لم ينفذ هذا الالتزام يعتبر أن هناك خطأ من جانب الربان أو البحارة .

وعلى هذا يسأل المؤمن عن الأضرار التى تلحق البضاعة نتيجة خطأ من الربان أو البحارة ، كما لو تعرضت لأمطار ترتب عليها تلفها ، نتيجة إهمال البحارة فى حماية البضاعة من تقلبات الجو ، فهذا الإهمال يكون خطأ يسأل عنه المؤمن الذى يضمن نتائج أخطاء الربان أو البحارة(1) .

كذلك حكم بأن المؤمن يسأل عن الأضرار التى تلحق البضاعة ، نتيجة شحن الربان هذه البضاعة على سطح السفينة وتعرضها بالتالى لحرارة شديدة (2).

٢٥٠ - والواقع أن المؤمنين يقبلون التأمين ضد ما يترتب على أخطاء الربان أو البحارة تحت ظروف المنافسة فقط ، ولكن دون حماسة حقيقية لذلك ، وذلك بسبب ما يضعه الناقلون فى سندات الشحن من شروط بمقتضاها يعفون من المسئولية الناتجة عن أخطاء الربان ، ويؤدى هذا بالطبع إلى تقليل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة من جانب الربان (3) .

هذا ويقتصر أثر شرط الإعفاء من المسئولية الذى يرد فى سند الشحن

---

(1) تحكيم بلجيكى فى ٢٨ سبتمبر ١٩٢٩ ، دور - ٢٢ - ١٦٥ .

(2) تحكيم بلجيكى فى ٢٨ أكتوبر سنة ١٩٢٥ - دور ١٢ - ٧٣ . تحكيم بلجيكى فى ١٨ نوفمبر سنة ١٩٢٧ دور - ١٩ - ١٠٨ .

(3) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٧٠٤ ص ٦٨٤ .

على العلاقة بين الناقل والشاحن ، دون ان يؤثر على علاقة الشاحن المستأمن بالمؤمن فلا يترتب على هذا الإعفاء بطبيعة الحال سوى إعفاء المجهز دون المؤمن [1] .

وتأكيداً لذلك تتضمن وثائق التأمين شرطاً إضافياً يقضى بعدم تأثير شرط الإهمال الذى يرد فى سند الشحن (وهو الشرط الذى يعفى الناقل من المسئولية عن إهمال الربان) على حقوق المستأمنين المترتبة على وثيقة التأمين .

وأثر هذا الشرط فى الواقع هو استمرار ضمان المؤمن للمستأمن ، فى الأحوال التى يرد فيها شرط الإهمال فى سند الشحن[2] ، كذلك يترتب على هذا الشرط حماية المستأمن ضد خطر إبطال وثيقة التأمين من جانب المؤمن ، إذا تمسك هذا الأخير بذلك ، على أساس عدم إعلام المستأمن له بالتنازل فى سند الشحن ، عن بعض حقوق له ، أى للمستأمن[3] .

---

(١) مارسيليا التجارية فى ٢٤ مايو ١٩١١ . R.I.D.M. — ٢٧ — ٨٠ .

(٢) استئناف مختلط فى ٢١ مايو ١٩٢٤ ، Bull. السنة ٣٦ ص ٣٧٩ .
محكمة مارسيليا التجارية فى ٢٨ ديسمبر ١٩٢٢ ، دور — ٢ — ٥٤٥ .

(٣) راجع سابقا رقم ١٧٤ والحكم المشار اليه ، استئناف مختلط فى ١٩ فبراير ١٩٣٦ .

الباب الثالث

العيبُ الذّاتي

تمهيد :

٢٥١ — سنحاول فى هذا الباب أن نبين المقصود بالعيب الذاتى وموقف القانون والعمل من حيث ضمان أو استبعاد نتائجه ، ثم نتكلم عن حالتى العيب الذاتى وهما : العيب الذاتى للبضاعة ، والعيب الذاتى للسفينة .

وندرس هذه الموضوعات فى فصلين .

الفصل الأول : الأحكام العامة للعيب الذاتى .

الفصل الثانى : حالتا العيب الذاتى .

الفصل الأول

الأحكام العامة للعيب الذاتى

٢٥٢ ــ المقصود بالعيب الذاتى Inherent Vice, Vice Propre

ينتج العيب الذاتى عادة ، عن التكوين المعيب للشىء المؤمن عليه الذى يزود هذا الشىء قبل أن يتعرض لخطر ما ، ببذور فساده . فالعيب الذاتى إذن ، هو كل تلف طبيعى يكون الشىء السليم قابلاً له ، بشرط ألا يحدث هذا التلف أو يزيد نتيجة حوادث البحر [١] .

فالعيب الذاتى للشىء المؤمن عليه ، يكمن إذن ، فى عيب داخلى ودائم فى تكوين هذا الشىء[٢].

على أن العيب الذاتى يعتبر بالضرورة فكرة نسبية ، وكل الأضرار التى تقوم فيها طبيعة الشىء المؤمن عليه بدور ما ، لا يمكن اعتبارها ناشئة عن عيب ذاتى . فالزجاج مثلاً مادة قابلة للكسر وضعيفة الاحتمال ، فمتى وصلت شحنة من الزجاج مكسورة فإن هذا لا يعنى اعتبار هذا الكسر نتيجة العيب الذاتى للبضاعة . كذلك الفواكه التى تفسد بعد مضى فترة معينة ، فإن وصول الفاكهة تالفة لا يكفى لاعتبار الضرر ناتجاً عن العيب الذاتى . إذ أن قابلية البضاعة للكسر أو التلف معروفة لطرفى التأمين وتمثل خطراً مقبولاً منهما . فحتى يمكن القول أن هناك عيباً ذاتياً ، يجب أن نبحث أولاً ، فيما إذا كان الشىء المؤمن عليه يتمتع بدرجة معقولة من المقاومة تمكنه من تحمل الرحلة

---

(١) دى جاردن ج ٦ رقم ١٤٠٨ ص ٣٢٤ . رسالة Meusnier ص ١٧٠ .

(٢) محكمة روتردام فى ٣ يناير ١٩٣٤ ، دور ــ ٣١ ــ ٣١٩ . دوفر فى التأمين البحرى ص ١٨٠ .

العادية أم لا ، فإذا كان السبب الوحيد للضرر أو التلف الذى يحدث للشىء المؤمن عليه ، هو انعدام هذه الدرجة من المقاومة التى تمكنه من تحمل الرحلة العادية ، فإن المؤمن لا يضمن مثل هذا الضرر لأنه يعتبر ناتجاً عن عيب ذاتى للشىء المؤمن عليه . والواقع أن هذه الصفة للعيب الذاتى ، أى صفة النسبية ، هى التى تفسر الاختلاف الواضح بين أحكام القضاء فيما يتعلق باعتبار الضرر ناتجاً عن عيب ذاتى (١) .

٢٥٣ ــ استبعاد الأضرار التى تترتب على العيب الذاتى من نطاق التامين البحرى :

اتفق القانون والعمل ، من حيث عدم ضمان ما يترتب على العيب الذاتى من أضرار ، فنصت المادة ٣٥٢ من التقنين التجارى الفرنسى على أن العجز والتلف والنقص الذى يحدث نتيجة العيب الذاتى للشىء ، لا يكون على عاتق المؤمن.. وقد نصت المادة ١٥ من المشروع الفرنسى أيضاً على عدم ضمان الأضرار المترتبة على العيب الذاتى للشىء المؤمن عليه عدا العيب الخفى للسفينة . وكذلك نصت المادة ٥٥/٢/حـ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى ، على أن المؤمن لا يسأل عن الأضرار التى تترتب على العيب الذاتى أو طبيعة الشىء المؤمن عليه ، ما لم يتفق على غير ذلك .

وتقضى الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضاعة فى المادة ٧/ب بأن المؤمن يعفى من أى مطالبة ناشئة عن العيب الذاتى للشىء المؤمن عليه . كما قضت المادة الرابعة من وثيقة التأمين على السفينة ، بعدم مسئولية المؤمن عن الأضرار التى تحدث نتيجة العيب الذاتى أو قدم السفينة ، عدا ما قضت به المادة الأولى من ضمان العيب الخفى للسفينة .

ويتضمن الشرط السادس من شروط مجمع لندن للتأمين على البضاعة « التأمين وفقاً لشرط كل الأخطار » ذات المبدأ ، حيث يقرر أن التأمين

---

(١) شوفو ، فى القانون البحرى ، رقم ١٠٦٩ ص ٦٦٧ وما بعدها .

لا يسرى بأى حال على الأضرار الناتجة عن العيب الذاتى أو طبيعة الشىء المؤمن عليه ، كما لم تتضمن شروط المجمع للتأمين على السفينة سوى شرط يقضى بضمان العيب الخفى للسفينة .

والواقع أن وثائق التأمين الإنجليزية والفرنسية لم تكن فى حاجة إلى النص على عدم ضمان نتائج العيب الذاتى اكتفاء بنص كل من القانون الفرنسى والقانون الإنجليزى على ذلك .

أما القانون المصرى ، فلم يرد فى التقنين البحرى نص يعفى المؤمن من الأضرار المترتبة على العيب الذاتى ، وإنما نص فقط فى المادة ١٩٤ على عدم ضمان المؤمن النقص أو الهلاك الذى يحصل للبضاعة بفعل المجهز أو الشاحن ، وقد يثور البحث فيما إذا كان هذا الإغفال مقصوداً ، وعلى هذا يضمن المؤمن البحرى نتــائج العيب الذاتى وفقاً للقانون المصرى ، أم أنه نتيجة سهو من الشارع المصرى .

وقد اتفق الشراح فى مصر على أن هذا الإغفال لم يكن مقصوداً ، وأنه لاجدال فى إعفاء المؤمن من ضمان الأضرار الناتجة عن العيب الذاتى للشىء المؤمن عليه[1] . ونتفق مع هذا الرأى ، إذ أن استبعاد نتائج العيب الذاتى أمر مقرر فى جميع التشريعات .

وقد تدارك مشروع القانون البحرى هذا النقص بنصه فى المادة ١/٢٩٠ على أن المؤمن لا يسأل عن الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتى فى الشىء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ، ومع ذلك يكون مسئولاً عن الضرر الناشئ عن عيب خفى فى السفينة .

هذا وتأخذ وثيقة التأمين على البضائع عندنا بشرط مجمع لندن « كل الأخطار » الذى يستبعد صراحة نتائج العيب الذاتى .

وعلى هذا فإن المؤمن لا يسأل عن أى ضرر أو تلف ينتج فقط من

---

(١) مصطفى كمال طه ، رقم ١١١٥ ص ١٠٠٩ . على يونس رقم ٤٢٧ ص ٤٧٣ . على جمال الدين رقم ١٥٥ ص ١٠٥ .

العيب الذاتى للشىء المؤمن عليه ، أى لا ينتج من سبب خارجى ، ولكن من فساد داخلى لهذا الشىء[1] .

وقد رأينا أن هذا الخطر يستبعد صراحة وفقاً لشرط كل الأخطار فى التأمين على البضاعة All Risks ، وذلك حتى لا يفهم من هذا الشرط أنه يضمن نتائج كل الأخطار التى تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها ، وبرغم وضوح شرط « كل الأخطار » فى استبعاد نتائج العيب الذاتى ، فقد ثار الخلاف مع ذلك أمام المحاكم فيما إذا كان التأمين وفقاً لهذا الشرط يتضمن ضمان نتائج العيب الذاتى أم لا .

ففى قضية حديثة عرضت على القضاء الإنجليزى ، كان المدعون مؤمنين على شحنة من مادة كيميائية تدخل فى تركيب الديناميت وتسمى Kieselguhr فى رحلة من شمال إفريقيـــا إلى لندن ، ووصلت الشحنة تالفة ، بسبب انفجار الأكياس المعبأة فيها نتيجة « العيب الذاتى » لهذه الشحنة . وكان التأمين وفقاً لشرط « كل الأخطار » ، وطالب المدعون المؤمن بالتعويض عن هذا الضرر ، فدفع المؤمن بالنص الوارد فى شرط التأمين « كل الأخطار » باستبعاد ما يترتب على العيب الذاتى من أضرار ، من نطاق الضمان وبأن المادة ٥٥ /٢/ج من قانون التأمين البحرى ، تقضى بعدم ضمان الأضرار الناتجة عن العيب الذاتى . ولكن المدعين تمسكوا بعدم انطباق نص المادة ٥٥ /٢/ ج من القانون ، لأنها تجيز الاتفاق على عكس الحكم الوارد فيها ، وأن الشرط الوارد فى وثيقة التأمين يضمن كل الأضرار أياً كان سبب وقوعها . وقضت محكمة Queen's Bench بعدم مسئولية المؤمن عن تعويض هذا الضرر ، إذ أنه وإن كانت وثيقة التأمين تضمن كل الأضرار أياً كان سبب حدوثها ، وفقاً لشرط « كل الأخطار » ، فإن هذا الشرط يستبعد صراحة الأضرار المترتبة على العيب الذاتى [2] .

---

(١) أرنولد ، رقم ٧٦٢ ص ٧١٧ وما بعدها .

(٢) قضـــية F.W. Berk & Co. Ltd. V. Style, (1956) I Q.B., 180.

كما حكم فى فرنسا بأنه متى كان التأمين قد تم وفقاً لشرط « كل الأخطار » فإنه لا يجوز إعفاء المؤمن إلا من تعويض الأضرار التى تنتج عن العيب الذاتى [1] .

كما حكم أيضاً بأنه متى كان التأمين قد عقد وفقاً لشروط وثيقة اللويدز ، فإن المؤمن لا يسأل عن نتائج العيب الذاتى[2] .

بيد أنه يلاحظ أن العيب الذاتى للشيء لا يكون سبباً لإعفاء المؤمن ، إلا بالنسبة للشيء المؤمن عليه بالذات ، أى أن العيب الذاتى للسفينة الذى يسبب تلف البضاعة يعتبر خطراً تضمن نتائجه بالنسبة للتأمين على البضاعة . كذلك العيب الذاتى للبضاعة الذى يسبب ضرراً للسفينة ، يعتبر خطراً يضمن المؤمن نتائجه بالنسبة للتأمين على السفينة ، كما أن العيب الذاتى لبضاعة ما والذى قد يسبب تلفا لبضاعة أخرى ، يعد خطرا مضمونا بالنسبة للبضاعة الأخيرة[3].

٢٥٤ — تبرير عدم ضمان نتائج العيب الذاتى :

يتجه أغلب الشراح فى تبرير عدم ضمان المؤمن البحرى لنتائج العيب الذاتى بأن التأمين البحرى لا يتسع إلا لضمان مايترتب على الأخطار البحرية من أضرار ولا يعتبر العيب الذاتى خطراً بحرياً[4] ، كما يرى البعض أن العيب الذاتى يرجع إلى خطأ من المستأمن ويتمثل الخطأ فى أن المستأمن مالك لشيء يتعرض دائماً وبصفة حتمية للتلف [5] . على أنه ليس صحيحاً فى نظرنا أن العيب

---

(١) محكمة مارسيليا التجارية فى ٣٠ مايو ١٩١١ .R. I. D. M — ٢٧ — ٨٣ .

(٢) محكمة مارسيليا التجارية فى ٩ أغسطس ١٩١٨ .R. I. D. M — ٣١ — ٢٨٠ .

(٣) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٧٠٧ ص ٦٨٨ ، وانظر محكمة روتردام فى ١٨ يناير ١٩٣٣ ، دور — ٢٩ — ٣٤٢ .

(٤) دى جاردن جـ ٦ رقم ١٤٠٨ ص ٣٢٤ . شوفو فى التأمين البحرى رقم ١٠٠ ومؤلفه فى القانون البحرى رقم ١٠٦٨ ص ٦٩٧ .

(٥) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٧٠٧ ص ٦٨٧ . Berthoud ص ٥٢ وما بعدها .

الذاتى لا يعتبر خطراً بحرياً ، إذ أنه وإن كان لا يعتبر من أخطار البحر Peril of the Sea فهو من الأخطار البحرية ، لأنه يحدث فى أثناء الرحلة البحرية ، فهو إذن من الأخطار التى تقع على البحر Peril on the Sea . هذا بالإضافة إلى أن هذا التبرير إن صح فإنه لا يصلح إلا بالنسبة للتأمين البحرى فقط ، بينما يستبعد ضمان الأضرار المترتبة على العيب الذاتى من نطاق التأمين بصفة عامة وأياً كان نوعه (1) .

كما أن القول بأن العيب الذاتى يرجع إلى خطأ المستأمن ، فإن هذا الخطأ فى الواقع ، خطأ نظرى ، وليس خطأ حقيقياً ، اللهم إلا إذا كان الضرر الذى يلحق البضاعة يحدث نتيجة سوء تغليفها ، أو عدم كفاية هذا التغليف (2) .

ونعتقد مع البعض أن التبرير المقبول لاستبعاد نتائج العيب الذاتى ، أن التأمين يضمن فقط الأضرار الناتجة عن عوامل خارجية للشىء المؤمن عليه ، أو على الأقـل نتيجة عوامل أجنبية عن هذا الشىء وليست تلك الأضرار التى تترتب على عيب داخلى للشىء المؤمن عليه ، فالمؤمن لا يضمن عيوب ملكية المستأمن(3) .

٢٥٥ ــ ويلاحظ أنه حتى يترتب على العيب الذاتى إعفاء المؤمن من المسئولية يجب أن يكون الضرر قد حدث نتيجة العيب الذاتى للشىء المؤمن عليه ، دون اشتراك أى عامل آخر خارجى فى إحـــداث الضرر ، ولكن اشتراك خطر يضمن المؤمن نتائجه مع العيب الذاتى فى إحداث الضرر ، يترتب عليه وجوب مساءلة المؤمن عن تعويض هذا الضرر . مثال ذلك نقص البضاعة السائلة متى كانت نتيجة التسرب العادى لهذه البضاعة ، يعتبر

(1) دى سميه ج 1 رقم ٢٨٧ ص٣٠٤ ، ومع ذلك يلاحظ ما تقضى به المادة ٧٦٧ من القانون المدنى المصرى ، بأن يضمن المؤمن تعويض الأضرار الناجمة عن الحريق ولو نشأ هذا الحريق عن عيب فى الشىء المؤمن عليه ، انظر تطبيق هذا النص نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ المحاماة ، سنة ٤١ ، ص ٣٣٤ .

(2) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٦٨ ص ٦٩٧ .

(3) فيليبس رقم ١٠٨٩ ص ٦٢٦ . دى سميه ج ١ رقم ٢٨٦ ص ٣٠٤ .

ناتجاً عن العيب الذاتى . ولكن تسرب نسبة كبيرة من البضاعة نتيجة وقوع عاصفة فى أثناء الرحلة ، يعتبر ضرراً يضمنه المؤمن (١) .

كذلك لا يعتبر الضرر نتيجة للعيب الذاتى ، ويضمنه المؤمن متى كان هذا العيب لم يظهر إلا نتيجة لخطر يضمن المؤمن نتائجه(٢) .

وتطبيقاً لذلك ، حكم بأنه متى كان العيب الذاتى قد حدث نتيجة خطر مؤمن ضد نتائجه ، فإن المؤمن يسأل كلية عن الأضرار المترتبة على هذا العيب . أما إذا كان العيب الذاتى قد تفاقم نتيجة خطر يضمن المؤمن نتائجه ، فإن المؤمن يسأل عن تعويض جزئى للأضرار التى تلحق المستأمن وذلك بنسبة الجزء من الضرر الذى سببه الخطر البحرى(٣) .

على أنه متى ثبت أن جزءاً من الأشياء المؤمن عليها قد لحقه الضرر نتيجة خطر مؤمن ضده ، وأن الضرر الذى لحق الجزء الآخر ، جاء نتيجة العيب الذاتى ، فإن المؤمن لا يسأل إلا عن تعويض الضرر الذى لحق جزءاً من البضاعة نتيجة خطر مؤمن ضده(٤) . هذا ولما كان العيب الذاتى من أسباب إعفاء المؤمن من مسئوليته عن التعويض ، فإن عبء إثبات وجود هذا العيب يقع على عاتق المؤمن(٥) . فإذا عجز المؤمن عن إثبات العيب الذاتى ، ولم يمكن استخلاصه من ظروف الدعوى ، فإنه لا يجوز افتراضه ، وعند انعدام خطأ المستأمن

---

(١) راجع مقال

Dor (L.) et Choteau (A.) : Le Concours de vice propre et du risque couvert dans l'assurance sur facultés, Dor, 21, 12.

(٢) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٧٠ ص ٦٩٨ وما بعدها :

Macgillivray : Insurance Law, 5th ed. London 1961, No.1753, P. 844.

(٣) استئناف بروكسل فى ٣٠ نوفمبر ١٩٢٨ ، دور – ٢٠ – ١٣٩ ، رسالة Meusnier ص ١٧٤ ، ومقال دور وشوتو ، السابق الاشارة اليه .

(٤) قضية

Gee & Graham Ltd., V. Whittall (Q.B., 1955),(1955) 2 Lloyd's Rep., 562.

(٥) شوفو فى القانون البحرى رقم ١٠٧٢ ص ٧٠ ، وحكم نقض فرنسى فى ٢٦ نوفمبر ١٩٠٠ R.I.D.M. – ٢٠ – ١٧٧ .

أو أحد تابعيه ، فإن هناك قرينة على أن الضرر ناتج عن خطر بحرى [١] .

وتقدير ما إذا كان الضرر ناتجاً عن عيب ذاتى ، أم عن خطر بحرى ، يعتبر مسألة واقع من إطلاقات قاضى الموضوع [٢] .

٢٥٦ ـ جواز الاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتى :

بيد أن عدم ضمان نتائج العيب الذاتى ، ليس من النظام العام ، إذ يجوز الاتفاق على ضمان المؤمن للأضرار التى تنتج عن العيب الذاتى [٣]. وقد نص قانون التأمين الإنجليزى صراحة على ذلك عندما نصت المادة ٥٥/٢/حـ من هذا القانون على استبعاد نتائج العيب الذاتى من نطاق ضمان المؤمن ، ما لم يتفق فى وثيقة التأمين على غير ذلك . كذلك يجيز القانون الإيطالى الاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتى [٤] . كما أجازت وثيقة التأمين الفرنسية التأمين ضد نتائج العيب الخفى للسفينة ، وذلك فى المادة العاشرة منها ، والعيب الخفى يعتبر من أنواع العيب الذاتى .

والاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتى يجب أن يكون صريحاً [٥] ، على أنه ليس ثمة ما يمنع أن يكون هذا الاتفاق ضمنياً مادام أنه يدل بوضوح على اتجاه نية الطرفين إلى ضمان نتائج هذا الخطر [٦] .

---

(١) استئناف اكس فى ١٢ فبراير ١٩٠٢ .R.I.D.M ١٧ ـ ٥٥٩ ، استئناف باريس فى ٢٢ ديسمبر ١٩٢٢ ، دور ـ ٢ ـ ٥٤٣ ، مارسيليا التجارية فى ٢٩ يوليو ١٩٠١ R.I.D.M. ١٧ ـ ٣٣٩ .

(٢) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٧١١ ص ٦٩٢ .

(٣) رسالة Meusnier ص ١٧٥ وحكم نقض فرنسى فى ٢٦ نوفمبر ١٩٠٠ .R.I.D.M ٢٠ ـ ١٧٧ (السابق الاشارة اليه) .

(٤) دى سميه ج ٣ رقم ١٤٩٢ ص ١٧٧ .

(٥) حكم محكمة اقليم مارى لاند فى ١٢ يونيو ١٩٣٦ ، دور ـ ٣٥ ـ ٢١٦ .

(٦) دى جاردن ، ج ٦ رقم ١٤٠٩ ص ٣٢٥ . شوفو فى القانون البحرى ١٠٧١ ص ٦٩٩ . دى سميه ج ١ رقم ٣٠٠ ص ٣١٥ .

على أن صحة ضمان المؤمن لنتائج العيب الذاتى ، مشروطة بألا يكون سبب العيب خطأً عمدياً من المستأمن ، أو إخلالاً جسيماً بالتزام من التزاماته [1] .

ويعتبر التأمين ضد نتائج العيب الذاتى تأميناً بحرياً ، لأن هذا التأمين لا يغطى فقط الأخطار الناشئة عن البحر ، وإنما كل خطر يمكن أن يحدث فى أثناء الرحلة البحرية [2] .

---

(١) رسالة Meusnier ص ١٧٢ . شوفو ، القانون البحرى رقم ١٠٧١ ص ٦٩٩ دى سميه جـ ١ رقم ٢٩٨ ص ٣١٣ . وانظر قضية .
Overseas Commodities Ltd. V. Style (1958) 1Lloyd's Rep., 546.

(٢) ريبير فى القانون البحرى رقم ٢٧١١ ص ٦٩٢ .

الفصل الثانى

حالتا العيب الذاتى

٢٥٧ — العيب الذاتى ، إما أن يكون متعلقاً بالبضاعة ، أو متعلقاً بالسفينة . وسندرس فى فرعين مستقلين حالتى العيب الذاتى .

الفرع الأول

العيب الذاتى للبضاعة

٢٥٨ — العيب الذاتى للبضاعة ، إما أن يكون عيباً ذاتياً خارجياً Vice propre Extrinsèque ، مثال ذلك التغليف السيئ للبضاعة ، بسبب عدم كفايته ، أو بسبب قدم هذا التغليف . وإما أن يكون العيب الذاتى للبضاعة داخلياً Vice Propre intrinsèque وهذا العيب يرجع إلى زيادة حساسية البضاعة للتلف . مثال ذلك زيادة درجة نضج الفاكهة عند شحنها[1] .

ويضع القانون الفرنسى على عاتق المستأمن التزاماً ببيان حالة البضاعة فى وثيقة التأمين ، متى كانت البضاعة قابلة للتلف أو النقصان ، ويترتب على عدم القيام بهذا الالتزام إعفاء المؤمن من الأضرار التى يمكن أن تحدث لمثل هذه البضاعة ، ما لم يكن المستأمن غير عالم بطبيعة البضاعة وقت التوقيع على وثيقة التأمين (م ٣٥٥ من التقنين التجارى الفرنسى) ، ولا يفرض القانون الإنجليزى هذا الالتزام على الشاحن ، بل على العكس من ذلك تقضى المادة ٤٠ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى ، بأنه لا التزام على عاتق الشاحن

(١) Berthoud ص ٥٢ وما بعدها .

بضمان صلاحية البضاعة لتحمل الرحلة البحرية . ويقال فى تبرير هذا الحكم إن المؤمن لا يضمن سوى الأضرار التى تحدث للبضاعة نتيجة الأخطار المؤمن ضد نتائجها وفقاً للقانون الإنجليزى ، ولا يضمن الأضرار المترتبة على طبيعة البضاعة ذاتها[1] . وقد حكم فى فرنسا بأن المؤمن الذى يعرف الطبيعة الخاصة للبضاعة المؤمن عليها ، ويقبل التأمين عليها وفقاً لقسط خاص ، لا يستطيع عند تلف هذه البضاعة ، التمسك بالعيب الذاتى لها[2] إذ أن المؤمن عند قبوله التأمين على هذه البضاعة كان يعلم قابليتها للتلف ، وحدد مقدار قسط التأمين ، وفقاً لهذا الاعتبار[3] .

٢٥٩ — قيل فى تبرير استبعاد الأضرار المترتبة على العيب الذاتى للبضاعة ، إن هذه الأضرار الناتجة عن طبيعة البضاعة لاصلة لها بالأخطار البحرية ، وأن البضاعة لو لم تنقل بحراً ، لحدثت لها هذه الأضرار نتيجة طبيعتها الخاصة[4] .

بيد أنه قد يثور التساؤل حول ما إذا كان المؤمن يضمن التلف الذى يلحق البضاعة نتيجة تأخير الرحلة البحرية ، وتبعاً لقابلية البضاعة للتلف . وهذا الفرض كثير الوقوع ، فلو أن سفينة ، تستغرق عادة ، للانتقال من ميناء معين إلى ميناء آخر خمسة عشر يوماً ، وكانت هناك شحنة من الحبوب عليها ، ثم وصلت إلى ميناء الوصول بعد ثلاثين يوماً ، ووصلت البضاعة تالفة ، نتيجة إطالة الرحلة ، فهل يضمن المؤمن هذا الضرر[5] ؟ .

يرى البعض أن المؤمن لا يضمن الضرر فى هذه الحالة ، إذ أنه لا يضمن مدة الرحلة وإنما حوادث الملاحة ، فالمؤمن لا يضمن تأخير الرحلة ، ولكنه

---

(١) الدردج ص ٢٣ وما بعدها .

(٢) مارسيليا التجارية فى ٢٩ مارس ١٩٢٧ ، ملحق دور ـ ٥ ـ ٢٣٦ .

(٣) مارسيليا التجارية فى ٩ يونيو ١٩٢٥ ، ملحق دور ـ ٣ ـ ٦٥٧ .

(٤) ريبير ، القانون البحرى رقم ٢٧١٢ ص ٦٩٤ .

(٥) Bugniet (R). : Le vice propre dans l'affrètement et l'assurance maritime Thèse Paris 1935 , P. 194.

متى كان هذا التأخير بسبب رسو السفينة الإجبارى ، لتتم إصلاحات فيها ، فإن المؤمن يسأل عن الضرر فى هذه الحالة[1] . ولكن تذهب بعض الأحكام فى فرنسا إلى عكس ذلك ، إذ حكم بمسئولية المؤمن عن كل ضرر يصيب البضاعة نتيجـــة إطالة الرحلة دون أن يحق له التمسك بالعيب الذاتى لهذه البضاعة[2] .

وفى القانون الإنجليزى نص صريح ، يحكم هذا الموضوع ، وهو نص المادة ٢/٥٥/ب ، التى تقضى بعدم مسئولية المؤمن عن أى ضرر يحدث مباشرة نتيجة التأخير ولو كان هذا التأخير ناتجاً عن خطر مؤمن ضده . أى أنه وفقاً لهذا النص لا يسأل عن العيب الذاتى الذى يتفاقم أو يحدث نتيجة تأخير الرحلة ، ولو كان هذا التأخير بسبب الرسو الإجبارى للسفينة لإجراء إصلاحات فيها بسبب ما لحقها من أضرار فى حادث بحرى

٢٦٠ — والعيب الذاتى للبضاعة ، له صور متعددة ، تتوقف على نوع البضاعة . فالحديد يتعرض للصدأ ، والخشب يتأثر بالبلل ، والفواكه تصاب بالعطن ، والسوائل إما أن تتعرض للتخمر أو التبخر أو التسرب ، والفحم للاحتراق الذاتى ، والحبوب تفسدها الحرارة ، كما قد ينشأ العيب عن طريقة حزم البضاعة أو تغليفها بطريقة معيبة أو غير كافية لتحمل الطريق[3]. وسنعرض فيما يلى لبعض صور العيب الذاتى للبضاعة .

٢٦١ — والعيب الذاتى للبضاعة ، كما رأينا[4] ، يجب أن يكون ناشئاً عن سبب داخلى فى البضاعة ذاتها إذا لم يكن نتيجة سوء تغليف البضاعة . وعلى هذا ، لا يعتبر عيباً ذاتياً ، العفونة التى تصيب شحنة من الخشب نتيجة

---

(١) ليون كان ورينو ، جـ ٦ رقم ١٢٤٢ ص ٣٥٤ . ريبير فى القانون البحرى رقما ٢٧١٤ و ٢٧١٤ مكرر ص ٦٩٥ وما بعدها .

(٢) مارسيليا التجارية فى ٢٧ مايو ١٩١٠ R. I. D. M. — ٢٦ — ٦٤ .

(٣) الدكتور محسن شفيق فى مؤلفه الوسيط فى القانون التجارى جـ ٢ رقم ١٧١ ص ١٦٨.

(٤) راجع سابقا رقم ٢٥٢ .

هطول الأمطار عليها فى أثناء الطريق وتأثرها بالبلل المترتب على ذلك ، متى ثبت أن الخشب قبل شحنه قد تم تجفيفه جيداً[١] .

ومع ذلك حكم ، بأنه إذا كانت زيادة الضرر الذى يحدث للبضاعة فى أثناء نقلها بحراً يرجع إلى أن البضاعة وهى على رصيف الميناء قبل شحنها قد تعرضت للأمطار ، مما ترتب عليه بلل البضاعة ، فإن هذا الضرر يعتبر ناتجاً عن العيب الذاتى للبضاعة ، ولا تغطيه وثيقة التأمين التى لا تضمن سوى الضرر الناشئ عن الخطر البحرى[٢] . بيد أن هذا الحكم منتقد فى نظرنا ، فهو وإن كان سليماً من حيث النتيجة التى انتهى إليها بالنسبة لعدم ضمان الوثيقة للضرر فى الحالة التى يتعرض لها ، فقد أخطأ الحكم فى تسبيب هذه النتيجة ، إذ لا يعتبر هذا الضرر ناشئاً عن العيب الذاتى للبضاعة ، وإنما نتيجة خطر لا تضمن الوثيقة نتائجه ، وهو خطر الأمطار فى أثناء وجود البضاعة على رصيف الميناء قبل الشحن إذ لا يعتبر مثل هذا الخطر بحرياً ، والوثيقة لاتضمن سوى نتائج الأخطار البحرية ، أما القول بأن الضرر هنا ناشئ عن عيب البضاعة الذاتى ، فهو لا يتفق مع مفهوم العيب الذاتى الذى يجب أن ينشأ عن الطبيعة الخاصة للبضاعة ذاتها .

٢٦٢ — ويعتبر النقص العادى للسوائل ، الذى يحدث فى أثناء الرحلة ، من قبيل حوادث الطريق العادية التى لا يضمنها المؤمن ، أما النقص غير العادى الذى يحدث نتيجة خطر بحرى فإن المؤمن يلتزم بالتعويض عنه[٣] .

فإذا نشأ نقص البضاعة (تسرب السوائل) عن عيب ذاتى فيها ، فالأصل أن المؤمن لايضمن هذا الضرر ، إلا إذا تضمنت وثيقة التأمين نصاً بضمانه[٤] ، على أنه إذا نص على ضمان تسرب السوائل فى وثيقة التأمين فيجب أن يكون

---

(١) Trib. Sup. Hanséatique فى ٢ ديسمبر ١٩٣٨ دور — ٤٠ — ٦٠ .

(٢) استئناف مختلط فى ٩ أبريل ١٩١٩ . Gaz السنة ٩ ص ١٣٤ رقم ٢٣٣ .

(٣) ارنولد رقم ٧٦٣ ص ٧١٩ .

(٤) استئناف باريس ٢٦ أكتوبر سنة ١٩٥٣ D. M. F. — ١٩٥٤ — ١٤٧ .

هناك تسرب حقيقى بالمعنى الذى يعرفه التأمين البحرى ، وأهم أركان التسرب أن تكون البضاعة المؤمن عليها سائلة كلية ، وعلى هذا لا يعتبر من قبيل تسرب السوائل فى التأمين البحرى ، تسرب السائل المملح الذى تحفظ فيه الأنشوجة المحفوظة فى أثناء نقلها[١] .

وعرض على القضاء الإنجليزى قضية تتلخص وقائعها فى أن تأميناً عقد على شحنة من براميل زيت فول الصويا ، ويضمن المؤمن التسرب الذى يحدث بنسبة تزيد على ٢٪ من كل برميل . وحدث فعلاً فى أثناء الرحلة ، أن تسرب من بعض البراميل نسبة من الزيت تزيد على ٢٪ ، وطالب المستأمن بتعويض هذا الضرر . وكان البحث يدور فى هذه القضية حول ما إذا كان التأمين يضمن تسرب الزيت فى حد ذاته ، أم يجب أن يكون هذا التسرب ناشئاً عن خطر مؤمن ضده . وقد انتهت محكمة King's Bench سنة ١٩٢١ إلى أنه متى تضمنت وثيقة التأمين شرطاً ينص على « ضمان التسرب فيما يتجاوز ٢٪ من كل برميل ، فإن هذا يعنى أن تسرب الزيت فى حد ذاته مضمون ، بصرف النظر عن سبب حدوثه[٢] ، أى أن هذا التأمين يعتبر من قبيل ضمان العيب الذاتى .

كما حكمت محكمة King's Bench سنة ١٩٢٢ ، بأنه متى كانت وثيقة التأمين تضمن تسرب الزيت المؤمن عليه ، أياً كان سبب التسرب أو نسبته ، فلا يجوز للمؤمن أن يحتج بالعيب الذاتى للبضاعة ، للتخلص من تعويض الضرر ، خاصة إذا ثبت أن البراميل كانت فى حالة جيدة وقت شحن البضاعة[٣] .

٢٦٣ — وقد يرد فى وثائق التأمين البحرى على الحديد ، تغطية الصدأ الذى قد يطرأ على الحديد ، أياً كان سببه ، وفى هذه الحالة يضمن المؤمن

---

(١) محكمة دانزج فى ٥ مايو ١٩٢٧ ، دور — ١٦ — ٦٩ .

(٢) قضية Traders & General Ins. Assn. V. Bankers & General Ins. Co., (1921)9 Ll. L. Rep. 223.

(٣) قضية Wilson, Holgate & Co., Ltd., V. The Lancshire & Cheshire Ins. Corporation, Ltd., (1922) 13 Ll. L. Rep., 486.

ما يصيب الحديد من صدأ ، دون أن يحق له الاحتجاج بأن الصدأ لم ينتج عن سبب خارجى ، إنما نتج عن طبيعة البضاعة الذاتية[1] . كما أنه ليس من حق المؤمن أن يتمسك بأن سبب الصدأ هو الورق المبلل بالزيت الذى استخدم فى تغليف البضاعة[2] . ولا يقبل من المؤمن كذلك أن يدفع مسئوليته عن الصدأ الذى لحق الحديد ، بأن هذا النوع من الحديد قابل للصدأ ، متى تعرض فى أثناء نقله لجو حار ورطب (العيب الذاتى) وأن المستأمن كان يجب عليه الإفضاء فى وثيقة التأمين بهذه الحقيقة ، لأنها تعتبر من قبيل المعلومات العامة المعروفة للكافة[3] .

٢٦٤ — وينص الشرط السابع من شروط مجمع لندن للمكتتبين للتأمين على الفحم ، بأن التأمين يغطى الأضرار التى تنشأ عن الانفجار أو الحريق أو السخونة ، ولو نشأ الضرر عن الاشتعال الذاتى أو العيب الذاتى[4] . ويعتبر هذا الشرط من قبيل الضمان الصريح للعيب الذاتى للبضاعة ، على أنه يكفى أن تتضمن وثيقة التأمين النص على ضمان الاشتعال الذاتى للفحم أو الكربون ، دون حاجة إلى النص على ضمان الأضرار التى تنتج عن العيب الذاتى ، لأن الاشتعال الذاتى للفحم يعتبر ناتجاً عن طبيعته الذاتية ، وعلى هذا لا يستطيع المؤمن أن يتخلص من ضمان الاشتعال الذاتى للفحم ، متى نصت الوثيقة على ضمانه ، بالتمسك بالعيب الذاتى للبضاعة[5] .

على أن المؤمن لا يسأل عن الاشتعال الذاتى الذى يحدث للبضاعة بعد مضى ٦٣ يوماً من وصولها ، متى كانت وثيقة التأمين تضمن الاشتعال الذاتى

---

(١) استئناف بروكسل فى ٩ يناير ١٩٣٥ — دور — ٣٣ — ١٥٢ .

(٢) محكمة هامبورج الاقليمية فى ١٠ مايو ١٩٢٦ — دور — ١٥ — ١١٩ .

(٣) محكمة الامبراطورية فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٢٧ ، دور — ١٦ — ٦٩ .

(٤) وهذا هو أهم ما ورد فى هذا الشرط :

"This Insurance also covers loss damage or depreciation caused by explosion, fire, and heating of Cargo even when caused by spontaneous combustion or inherent vice".

(٥) استئناف بوردو فى ١٩ نوفمبر سنة ١٩٣٥ ، دور — ١٤ — ١٦١ .

للكربون لمدة ستين يوماً فقط بعد وصول السفينة إلى ميناء الوصول ، وعلى هذا يخطئ الحكم الذى يسأل المؤمن عن تعويض هذا الضرر ، بحجة أن الاشتعال الذاتى ليس إلا نتيجة ظاهرة التأكسد البطىء للكربون ، متى وقع هذا الاشتعال بعد مضى المدة المنصوص عليها فى وثيقة التأمين[١] . كما أنه ليس هناك ما يمنع من الاتفاق على ضمان العيب الذاتى للفاكهة ولو ثبت أن هذه الفاكهة كانت تحمل بذور فسادها وقت بدء الرحلة[٢] .

٢٦٤ ـ عرق العنابر Buée de Cale, Sweat damage

يقصد بعرق العنـــابر ، تلك الظاهرة التى تحدث نتيجة تكثف بخار الماء على جوانب عنابر السفينة الباردة فتحدث قطرات من الماء ، تسقط على البضاعة الموجودة فى هذه العنابر فتؤدى إلى تلفها[٣] . وقد تنتج هذه الظاهرة عن طبيعة البضاعة ذاتها عندما تكون هذه البضاعة من النوع الذى ينتج نسبة كبيرة من الرطوبة كالأذرة والكاكاو والأرز فيترتب على هذه الرطوبة تسخين الهواء الموجود فى العنابر ، فيتكثف بخار الماء على الجوانب الباردة لهذه العنابر . كما يمكن أن تحدث هذه الظاهرة نتيجة وجود السفينة فى منطقة باردة ثم تنتقل بعد ذلك إلى منطقة حارة[٤] ، أى نتيجة اختلاف درجات الحرارة التى تتعرض لها السفينة فى أثناء رحلتها[٥] .

• ويثور البحث حول ، ما إذا كان الضرر الذى يحدث للبضاعة نتيجة عرق العنابر يعتبر مضموناً من المؤمن أم لا ؟ ولا جدال فى ضمان **هذا** الضرر متى تضمنت وثيقة التأمين شرطاً يضمن الضرر الناشئ عن عرق العنابر ،

---

(١) نقض فرنسى فى ٢٦ ديسمبر ١٩٤٣ D. M. F. ـ ١٩٤٩ ـ ٤٠٩ .

(٢) تحكيم فرنسى فى ١٣ يوليو ١٩٥١ D. M. F. ـ ١٩٥٢ ـ ٣٤ .

(٣) دى سميه ج ١ رقم ٢٥٥ ص ٢٧٠ .

(٤) راجع مقـــال Fraikin (G) : La buée de Cale, D.M.F. 1957, 3

ومقـــال آخر Dor (S) : Les dommages résultant de la buée de cale dans les transport maritimes, D.M.F., 1954, 575.

(٥) Berthoud ص ٥٦ ورسالة Bugniet المشار اليها سابقا ص ٢١٣ وما بعدها .

ولا محل عندئذ للتمسك بالعيب الذاتى للبضاعة[1] . هذا ويجب أن نفرق بين ما إذا كان سبب عرق العنابر راجعاً إلى طبيعة البضاعة أم إلى اختلاف حرارة الجو . فإذا ثبت أن عرق العنابر لم يكن نتيجة ما ينتج عن البضاعة من رطوبة ، وإنما نتيجة تقلبات الجو التى تحملتها البضاعة فإن الضرر الناتج عن عرق العنابر يضمنه المؤمن[2]. كذلك يضمن المؤمن الأضرار التى تلحق البضاعة نتيجة عرق العنابر ، متى كان سبب هذه الظاهرة لايرجع إلى طبيعة البضاعة ، وإنما إلى عدم وجود وسائل للتهوية فى العنابر التى وضعت فيها البضاعة[3] ، ومتى كان سبب هذه الظاهرة يرجع إلى سوء الأحوال الجوية فى أثناء الرحلة ، اعتبر الضرر ناتجاً عن خطر بحرى[4] . أما إذا كان سبب عرق العنابر ، راجعاً إلى الطبيعة الخاصة للبضاعة فإن المؤمن الذى يعنى من نتائج العيب الذاتى للبضاعة لا يضمن الضرر الذى يترتب فى هذه الحالة على ظاهرة عرق العنابر[5] .

٢٦٥ ــ العيب فى تغليف البضاعة :

استقر القضاء على تشبيه العيب فى تغليف البضاعة ، بالعيب الذاتى[6] . ويقصد بالعيب فى التغليف ، عدم كفايته أو رداءة المواد المستعملة ، بحيث لا تتناسب مع طبيعة البضاعة ، أو قدم هذا التغليف . وعلى هذا حكم بأن المؤمن لا يسأل عن الأضرار التى تلحق البضاعة نتيجة العيب فى تغليفها ، لأن هذا يعتبر عيباً ذاتياً للبضاعة لا يضمن المؤمن نتائجه[7] .

---

(١) استئناف بروكسل فى ٣ مارس ١٩٣٤ دور ــ ٣٣ ــ ١٥١ .

(٢) استئناف اكس فى ٣ ديسمبر ١٩٢٨ ، ملحق دور ــ ٧ ــ ٦١ .

(٣) استئناف بوردو فى ١١ مارس ١٩٠١ R. I. D. M. ــ ١٧ ــ ٤٠٩ .

(٤) مارسيليا التجارية فى ٣ يناير ١٩٣٠ ، ملحق دور ــ ٨ ــ ١٨١ .

(٥) مقال دور ر شوتو ، السابق الاشارة اليه . وحكم Trib. Sup. Hanséatique فى ١٦ يناير ١٩٢٣ دور ــ ٢ ــ ١٠٤ .

(٦) جوفار رقم ٤٨٤ ص ٢٨٢ . محكمة مارسيليا التجارية فى ٢١ نوفمبر ١٩٢٢ ــ دور ــ ١ ــ ٥١٣ .

(٧) مارسيليا التجارية فى ٢٩ مايو ١٩٢١ ملحق دور ــ ٩ ــ ٣٠٨ . مارسيليا التجارية فى ٢٩ ديسمبر ١٩٣٠ ، ملحق دور ــ ٩ ــ ١٢٨ . مارسيليا التجارية ٣ يوليو ١٩٢٩ ملحق دور ــ ٧ ــ ٤٢٢ . السين التجارية فى ٢٤ أبريل ١٩٥٢ D.M.F. ١٩٥٣ ــ ٥٨٤

كذلك لا يسأل المؤمن عن الضرر الذى يصيب البضاعة نتيجة عدم كفاية تغليفها[1] ، كما أنه متى ثبت أن تغليف البضاعة كان قديماً ، مما ترتب عليه إلحاق الضرر بها فإن المؤمن الذى لا يضمن نتائج العيب الذاتى ، لا يسأل عن تعويض هذا الضرر[2] . أما إذا كان الضرر الذى لحق البضاعة كان نتيجة حريق حدث فى أثناء الرحلة البحرية فإن المؤمن يسأل عن تعويض هذا الضرر على الرغم من عدم كفاية تغليف البضاعة ما دام لم يثبت وقوع أى خطأ من جانب المستأمن[3] .

مما سبق يتضح أنه فيما يتعلق بالعيب الذاتى للبضاعة يجب النظر إلى البضاعة فى مجموعها ، دون تفرقة بين ما إذا كان سبب تعرضها للضرر ، يعتبر سبباً داخلياً (Intrinsèque) أو خارجياً (extrinsèque) أى سواء أكان السبب متعلقاً بطبيعة البضاعة أم بطريقة تغليفها[4] .

الفرع الثانى

العيب الذاتى للسفينة

٢٦٦ — العيب الذاتى للسفينة ، هو كل سبب يؤدى إلى حدوث خسارة أو هلاك للسفينة ويكون ناتجاً عن حالتها أو عن طريقة إعدادها ، أو كل عيب فى بناء السفينة أو فى الإصلاحات التى قد تم فيها ، أو عيب فى الأجهزة التى تستعمل فيها ، أو عدم كفاية تجهيز السفينة للرحلة [5] .

ولا يضمن المؤمن الأضرار التى تنتج عن العيب الذاتى للسفينة [6] إلا إذا كان هذا العيب خفياً ، كما سنرى فيما بعد .

---

(١) السين التجارية فى ٢٢ أبريل ١٩٥٩ D. M. F. — ١٩٦٠ — ٣٠٦ ، نقض فرنسى فى ٢٠ يناير ١٩٥٩ D. M. F. — ١٩٥٩ — ٣٣٤ .

(٢) السين التجارية فى ١٩ ديسمبر ١٩٢٥ ملحق دور — ٤ — ١٢٣ .

(٣) استئناف الرباط فى ٢٥ يناير ١٩٤٩ D. M. F. — ١٩٥٠ — ٦٠٨ .

(٤) تحكيم بلجيكى فى ١٠ أبريل ١٩٢٣ — دور — ٧ — ٨٧ .

(٥) ريبير ، القانون البحرى رقم ٢٧٠٨ ص ٦٨٨ واستئناف باريس فى ٧ يناير ١٩٥٦ D. M. F. — ١٩٥٦ — ٢٢١ .

(٦) استئناف اكس فى ٢١ ديسمبر ١٩٥٠ — D. M. F. — ١٩٥١ — ٣٢٣ .

ولا يعتبر من قبيل العيب الذاتى ، قدم السفينة نتيجة مرور الزمن عليها واستعمالها ، لأن هذا الضرر حتمى ، لابد أن يحدث بسبب مرور الزمن واستعمال السفينة ، لهذا يستلزم المؤمن ، عند التأمين على السفينة ، قسطاً أكبر كلما زاد عمر السفينة لأن قدم السفينة يزيد من فرص وقوع الخطر [1] .

ولا يضمن التأمين البحرى فى العادة ضرر تآكل السفينة بسبب استعمالها وما تتركه الرياح والأمواج فيها من آثار ، وهذا الضرر يعرف بالاستهلاك نتيجة الاستعمال Wear and tear لأن التأمين لا يضمن ضرراً محتماً وقوعه ، وإنما يضمن ضرراً محتملاً وقوعه[2] .

٢٦٧ — هذا ومتى ثبت أن الضرر الذى لحق السفينة كان نتيجة لعيب فى بنائها ، فإن هذا الضرر يعتبر ناتجاً عن العيب الذاتى للسفينة ولا يضمنه المؤمن[3].

والعيب الذاتى للسفينة هو العيب الذى يتعلق بتركيب السفينة ، أو أحد أجزائها ، فيعتبر عيباً ذاتياً فى السفينة ، العيب الذى يكون فى التركيب الميكانيكى للدفة [4] .

كذلك لا يسأل المؤمن على السفينة عن الأضرار التى تحدث لها نتيجة إعادة التركيب المعيب للموتور الذى قام به مصلح السفينة ، إذ يعتبر هذا الضرر ناتجاً عن العيب الذاتى للسفينة[5] .

كما يعتبر عيباً ذاتياً للسفينة عدم وجود علامة هيكل السفينة عليها ، وعدم وجود مقياس خط الغاطس ، مما ترتب عليه جنوح السفينة أثناء إرشادها فى أحد الموانى ، فلم يتمكن الربان من معرفة خط غاطس سفينته على وجه الدقة فى المنطقة التى كانت فيها حتى يعطى بيانات دقيقة للمرشد[6] .

---

(١) دانجون ج ٤ رقم ١٥٦٧ ص ٤٥٧ وما بعدها .

(٢) ارنولد رقم ٧٥٩ ص ٧١٤ . تمبلمان ص ١١١ .

(٣) استئناف باريس فى ١٧ يوليو ١٩٣٥ ملحق دور — ١٣ — ٤٤١ .

(٤) استئناف Pologne فى ١١ أبريل ١٩٣٨ دور — ٣٨ — ٣٦٧ .

(٥) محكمة لاروشيل التجارية فى ٢٣ سبتمبر ١٩٥٥ D. M. F. — ١٩٥٦ — ١٦٨ .

(٦) بوردو التجارية فى ٦ ديسمبر ١٩٢٣ ، ملحق دور — ٢ — ١٦٢ .

وقضت محكمة الإسكندرية المختلطة بأنه متى تخلفت السفينة عن تنفيذ الالتزام الوارد فى المادة ٤٠ من التقنين البحرى (وهو الكشف على السفينة قبل الرحيل بمعرفة خبير يعينه قاضى الأمور الوقتية أو جهة الإدارة لمعرفة ما إذا كانت السفينة مشتملة على جميع مايلزم لسيرها أم لا وصالحة للسفر أم لا) فإن هذا يعتبر قرينة على عدم صلاحية السفينة للملاحة ، ويترتب عليه إعفاء المؤمن من أى ضرر يلحق السفينة على أساس العيب الذاتى للسفينة [1] . هذا ولا يجوز للمستأمن التخلى عن السفينة للمؤمن متى ثبت أن هلاك السفينة كان نتيجة لعيب ذاتى فيها [2] ، لأن التخلى طريقة من طرق التعويض فى التأمين البحرى ، والمستأمن لا يحق له أصلا أن يعوض عن الضرر فى هذه الحالة .

ولا يجوز للمؤمن بطبيعة الحال أن يتمسك بالعيب الذاتى للسفينة إلا متى أثبت وجود رابطة سببية بين العيب الذاتى والضرر الذى يقع [3] ، فإذا عجز المؤمن عن إثبات هذه الرابطة ، أو عجز كلية عن إثبات العيب الذاتى ، فإنه لزاماً عليه أن يقبل من المستأمن التخلى عن السفينة ، خاصة متى أثبت المستأمن أن سفينته حاصلة على المرتبة الأولى من مكتب فاريتاس ، وأنه لم يكن هناك أى خطأ أو غش فى جانب المستأمن [4] .

والعيب الذاتى للسفينة يعتبر بالضرورة نسبياً ، بمعنى أن السفينة قد تكون قادرة على القيام برحلة معينة ، ولكنها غير صالحة للقيام برحلة أخرى [5] .

ومتى كانت وثيقة التأمين على السفينة لمدة معينة ، تنص على اعتبار كل رحلة مستقلة فيما يتعلق بتسوية التعويض ، فإن كل رحلة تعتبر مستقلة فيما يتعلق بالتحقق من عدم وجود عيب ذاتى فى السفينة عند بداية الرحلة ، وتبعاً لذلك

---

(١) الاسكندرية المختلطة فى ١٢ مايو ١٩٢٤ .Gaz السنة ١٤ ص ٢٤٠ رقم ٣٦٦ .

(٢) الاسكندرية المختلطة فى ١٢ مايو ١٩٢٤ .Gaz السنة ١٤ ص ٢٤٥ رقم ٣٧٠ .

(٣) استئناف Rennes فى ١٤ نوفمبر ١٩٢٣ ملحق دور — ٢ — ١٣٢ .

(٤) مارسيليا التجارية فى ٢٦ يوليو ١٩٤٩ .D.M.F — ١٩٥٠ — ١٨٢ .

(٥) دى جاردن جـ ٦ رقم ١٤١١ ص ٣٢٩ .

متى لحق السفينة تلف أثناء رحلة معينة ، ولم يتم إصلاحه ، فإن هذا التلف يكوّن عيباً ذاتياً للسفينة بالنسبة للرحلة اللاحقة[1] .

٢٦٨ — سبب اعفاء المؤمن من العيب الذاتى للسفينة :

يقع على المستأمن (مجهز السفينة) إلتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة ، وقد نص قانون التأمين البحرى الإنجليزى فى المادة ٣٩ منه على هذا الالتزام بقوله :

« ١ — فى التأمين بالرحلة ، هناك التزام ضمنى عند بدء الرحلة بضمان صلاحية السفينـــة للملاحة فيما يتعلق بالرحلة المؤمن عليها .

٢ — فى التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء ، هناك التزام ضمنى ، بأن السفينة عند بدء التأمين ستكون صالحة لملاقاة الأخطار العادية للميناء .

٣ — عندما تتعلق وثيقة التأمين برحلة تتم على مراحل مختلفة ، حيث تتطلب السفينة فى كل مرحلة أنواعاً مختلفة من الاستعدادات والتجهيز ، فهناك التزام ضمنى ، بأن السفينة عند بدء كل مرحلة ، ستكون صالحة للملاحة بالنسبة للاستعدادات والتجهيز اللازم لأغراض هذه المرحلة من الرحلة .

٤ — تعتبر السفينة صالحـــة للملاحة عندما تكون ملائمة ، لمواجهة أخطار البحر العادية للرحلة المؤمن عليها .

٥ — ليس هناك التزام ضمنى فى التأمين لمدة معينة بأن السفينة ستكون صالحة للملاحة فى أى مرحلة من مراحل الرحلة ، ما لم تكن السفينة قد أرسلت للبحر فى حالة غير صالحة للملاحة بعلم المستأمن ، فلا يسأل المؤمن عن أى خسارة ناتجة عن عدم الصلاحية للملاحة » .

فهذا النص ، يضع على عاتق المستأمن فى التأمين على السفينة لرحلة معينة إلتزاماً بضمان صلاحية السفينة للملاحة . وهذا الالتزام لا حاجة للنص عليه

---

(١) محكمة روتردام فى ٢١ يونيو ١٩٢٨ دور — ١٩ — ٤٤٣ .

صراحة فى وثيقة التأمين ، فهو إلتزام ضمنى . أما إذا كانت الرحلة تتم على عدة مراحل ، فيجب أن يوفى المستأمن بهذا الالتزام بالنسبة لكل مرحلة . أما التأمين على السفينة لمدة معينة ، فلا يلتزم المستأمن بضمان صلاحية السفينة للملاحة مالم يثبت أنه أرسل السفينة إلى البحر وهو يعلم أنها غير صالحة للملاحة . وحدد النص المقصود بصلاحية السفينة للملاحة بأن تكون السفينة فى حالة معقولة من الملاءمة تمكنها من مواجهة الأخطار العادية للملاحة التى ينتظر أن تتعرض لها . وعلى هذا فإن صلاحية السفينة للملاحة أمر نسبى ، تتوقف على نوع وحجم السفينة[1] ، والطريق الذى تسلكه . فالسفينة الصالحة للملاحة الداخلية ، لا تعتبر صالحة للملاحة فى أعالى البحار ، كما أن السفينة التى تصلح للسير فى البحار لا تصلح لعبور المحيطات[2] .

والالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة مقصور على بدء الرحلة ، فلا يستمر أثناء الرحلة[3] مالم تكن الرحلة مقسمة على مراحل ، كما بينا آنفاً .

وفى قضية عرضت على القضاء الإنجليزى ، كانت السفينة مؤمناً عليها لرحلة معينة ، وبعد إبحارها من الميناء اكتشف وجود شرخ فى سطح المرجل طوله ثلاث بوصات ، فأعيدت السفينة إلى الميناء لإصلاحها ، ثم بعد أن أبحرت مرة ثانية ، جنحت نتيجة كسر دفتها وأصيبت بخسارة كلية . فرفع المستأمن دعوى التعويض ، وأنكر المؤمن المسئولية على أساس أن السفينة لم تكن صالحة للملاحة عند بدء الرحلة ، وقضت محكمة أول درجة بمسئولية المؤمن تأسيساً على أن العيب كان قد أصلح قبل وقوع الخسارة للسفينة . وأيدت محكمة الاستئناف هذا الحكم ، ولكن اللجنة القضائية للمجلس المخصوص Privy Coun cil فى سنة ١٨٧٠ قضت بنقض الحكم ، وقالت فى قضائها إن عدم صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة يعنى

---

(١) الدردج ص ١٢٩ .

(٢) محكمة الامبراطورية فى ٩ يونيو ١٩٢٧ دور ـ ١٧ ـ ١٥٧ . ونتر المرجع السابق ص ٢١٦ .

(٣) الدردج ص ١٣٢ .

المؤمن من المسئولية ، فمادامت السفينة قد أبحرت فعلاً فى المرة الأولى مع وجود هذا العيب فلا يهم بعد ذلك إصلاحه قبل وقوع الخسارة[1] .

وحكم بأنه يأخذ حكم عدم صلاحية السفينة للملاحة ، رص البضاعة بطريقة معيبة فى عنابر السفينة ، مما ترتب عليه غرقها ، ولا يقبل من المستأمن الاحتجاج بأن هذا العيب لا يمكن كشفه ، ولو مع بذل عناية فائقة[2] .

فالإخلال من جانب المستأمن بضمان صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة يجعل بالسفينة عندئذ عيباً ذاتياً ، والمؤمن لا يسأل عن ثبوت إخلال المستأمن بالتزامه بضمان صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة . وهذا هو سبب إعفاء المؤمن من نتائج العيب الذاتى للسفينة .

بيد أنه يلاحظ فى حالة التأمين على البضاعة ، فإن المؤمن يتنازل عن حقه فى إبطال وثيقة التأمين بالنسبة للشاحن حسن النية الذى لا يعلم بعدم صلاحية السفينة للملاحة ، متى أثر عـدم الصلاحية على البضاعة المشحونة على هذه السفينة ، كما لو كانت هذه البضاعة شحنة من اللحوم المثلجة ولم تكن السفينة مجهزة بوسائل التبريد اللازمة لحفظ البضاعة ، إذ أن هذه الواقعة وإن أدت إلى إعتبار السفينة غير صالحة ، فإن عدم الصلاحية هنا تقتصر على العلاقة بين المؤمن ومالك السفينة ، ويحق للمؤمن الرجوع على مالك السفينة لهذا السبب . أما بين الشاحن والمؤمن فإن وثائق التأمين عادة تنص على عدم تأثير عدم صلاحية السفينة للملاحة على حقوق الشاحن وذلك بمقتضى شرط يرد فى وثيقة التأمين على البضاعة بقبول صلاحية السفينة للملاحة[3] .

٢٦٩ ــ ضمان المؤمن لنتائج العيب الخفى فى السفينة :

على أن المؤمن قد يضمن نتائج العيب الذاتى للسفينة ، فى حالة ما إذا كان هذا العيب خفياً latent defect, vice caché . وقد تضمنت وثيقة التأمين

---

(١) هذا الحكم منشور فى مجموعة Chorley & Tucker's Leading Cases on Mercantile Law by Chorley & Giles, 3rd ed., London 1948 P. 249.

(٢) المحكمة العليا لكيل Kiel فى ١٠ مايو ١٩٢٧ دور ـ ١٧ ـ ١٥٧ .

(٣) راجع محاضرات Hurd المشار اليها سابقا ص ٥٧ وما بعدها .

الفرنسية على السفينة هذا المبدأ فى الفقرة الثالثة من المادة الأولى منها التى تقضى بضمان الأضرار التى تحدث نتيجة العيب الذاتى فى جسم السفينة ، أو آلاتها ، بشرط ألا يكون الضرر ناشئاً عن خطأ ظاهر للمجهز أو أحد تابعيه .

ووفقاً للشرط الصادر من مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، والمعروف بشرط إنشمارى Inchmaree Clause ، يضمن المؤمن فى وثيقة التأمين الإنجليزية ، النتائج المترتبة على العيب الخفى للسفينة . وقد رأينا أن هذا الشرط قد دخل سوق التأمين البحرى الإنجليزى ، بعد قضية السفينة Inchmaree سنة ١٨٨٧ ، حيث يضمن الأضرار المترتبة على إهمال الربان أو البحارة ، أو العيب الخفى للسفينة[١].

ويقضى قانون الملاحة الإيطالى بضمان الأضرار التى تترتب على العيب الخفى للسفينة[٢] .

كذلك نص مشروع القانون الفرنسى الخاص بالتأمين البحرى ، على ضمان نتائج العيب الخفى للسفينة فى المادة ١/٤٣ منه ، والتى تقضى بأن المؤمن لا يضمن الأضرار المترتبة على العيب الذاتى للسفينة ما لم يكن هذا العيب خفياً .

كما قرر مشروع القانون البحرى المصرى ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الخفى ، إذ تنص المادة ١/٣١٥ من هذا المشروع على أنه « لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتى فى السفينة إلا إذا كان العيب خفياً » .

هذا ويحسن أن نبرز هنا أن المؤمن لا يضمن العيب الخفى فى ذاته ، وإنما ما يترتب على هذا العيب من نتائج مباشرة ، أى لايلتزم المؤمن بإصلاح الأجزاء التى يلحقها العيب الخفى فى السفينة ، وإنما يضمن ما يحدث من أضرار بسبب وجود هذا العيب الخفى فى السفينة[٣] .

---

(١) راجع سابقا رقم ٢٤٧ .

(٢) دى سميه جـ ٣ رقم ١٤٩٣ ص ١٧٧ .

(٣) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٨٤ ٠ جوفار رقم ١٥٣ ص ١٠٠ وما بعدها .

ولا يعتبر العيب خفياً إلا متى كان المجهز يجهل وجوده فى السفينة وكان هذا العيب لا يمكن الكشف عنه ببذل العناية المعقولة . وعلى هذا متى كان المجهز يعلم أن سفينته فى حاجة إلى بعض الإصلاحات ولكنه فضل ألا تتم هذه الإصلاحات فى الميناء الذى رحلت منه السفينة ، وإنما فى ميناء آخر حيث تكلفه هذه الإصلاحات مبلغاً أقل ، ثم وقعت الكارثة ، وثبت أنها نتيجة العيب الذاتى للسفينة . فى هذه الحالة لا يضمن المؤمن الأضرار التى تلحق المستأمن نتيجة هذا الحادث ، ولو كان يضمن نتائج العيب الخفى[1] .

هذا ومتى ثبت أن إصلاحات قديمة قد أجريت فى السفينة ولم يثبت المؤمن علم المجهز بإجراء هذه الإصلاحات ، فإن الضرر الذى ينتج بسبب عدم كفاية هذه الإصلاحات يعتبر ناتجاً عن عيب خفى[2] .

ومتى تضمنت وثيقة التأمين شرطاً يقضى بضمان نتائج العيب الخفى ، فإنه فى حالة التأمين بالرحلة ، يقيد هذا الشرط بالالتزام الضمنى بضمان صلاحية السفينة للملاحة ، وعلى هذا لا يضمن المؤمن سوى نتائج العيب الخفى الذى ينشأ أثناء الرحلة وليس العيب القائم قبل بدء الرحلة ، ولو كان المجهز لا يعلم بوجود هذا العيب [3] لأن وجوده قبل بدء الرحلة ، يعتبر فى حد ذاته إخلالاً بالالتزام بضمان الصلاحية للملاحة يترتب عليه إعفاء المؤمن من المسئولية .

كما أنه متى أصبح العيب الخفى مكشوفاً فلا يضمن المؤمن ما يترتب على هذا العيب من أضرار للمستأمن [4] . وتطبيقاً لذلك حكم فى إنجلترا بأنه متى كان العيب الخفى موجوداً فى السفينة منذ بنائها ، ثم نتيجة

---

(١) نقض فرنسى فى ١٠ يناير ١٩٣٩ ملحق دور - ١٧ - ٦٨ .

(٢) بوردو التجارية فى ٢٩ مارس ١٩٥١ D. M. F. - ١٩٥١ - ٦١٦ .

(٣) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٨٦ .

(٤) دوفر فى التأمين البحرى ص ٢٨٤ .

إصلاح السفينة من حادث وقع لها ، إكتشف هذا العيب ، فلا يحق للمستأمن طلب التعويض عن هـــذا الضرر على أساس أن شرط ضمان نتائج العيب الخفى لا يغطى هذا العيب متى أصبح ظاهراً ، ولا يحق للمستأمن المطالبة بتغيير الجزء الذى وجد فيه العيب ، لأن التأمين وفقاً لهذا الشرط لا يضمن العيب الخفى ذاته ، وإنما نتائجه[1] .

---

(١) قضية
Hutchins Brothers V. Royal Exchange Assurance (1911) 16 Com. Cas., 132.

خاتمة

التأمين البحرى كما رأينا ، هو التأمين الذى يكون محله ضمان ما يترتب على حدوث خطر بحرى ، فالتأمين لا يضمن الخطر فى ذاته ، وإنما الضرر الذى يترتب عليه ، وهذه التفرقة بين الخطر والضرر ، يجب أن تبرز بوضوح فى عقود التأمين البحرى ، والخلط بينهما يؤدى إلى عدم إمكان تحديد نطاق مسئولية المؤمن البحرى عندما يضيف المتعاقدان إلى الأخطار الواردة فى الشكل العام للوثيقة شروطاً جديدة ، ولا يتضح من هذه الشروط ، ما إذا كانت ما تضيفه إلى الوثيقة يعتبر أخطاراً جديدة ، إلى جانب الأخطار المذكورة فى أصل الوثيقة ، أم مجرد بيان للأضرار التى يضمنها المؤمن بسبب الأخطار المذكورة فى الشكل الأصلى لوثيقة التأمين .

وقد أحسن مشروع القانون البحرى المصرى عندما ميز بوضوح ، فى نصوصه ، بين الخطر والضرر . لذلك نصت المادة ٢٧٧ من هذا المشروع على أنه « تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان التعويض عن الأخطار المتعلقة برحلة بحرية » . فليس موضوع عقد التأمين البحرى إذن ضمان الأخطار ، وإنما ضمان ما ينتج عن هذه الأخطار من أضرار .

ويمتاز المشروع المصرى فى هذا الخصوص عن مشروع القانون الفرنسى للتأمين البحرى الذى نص فى مادته الأولى على أنه يحكم كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية :

"Est régi par le présent titre, tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques rélatifs à un voyage maritime".

ثم إلتزم المشروع المصرى بعد ذلك هذه التفرقة اللازمة بين الخطر والضرر .

ورأينا من خلال دراستنا أن الخطر محل التأمين البحرى ، أى الخطر البحرى ، إما أن يقصد به الخطر الذى ينشأ مباشرة عن البحر ، وهو ما أسميناه بخطر البحر Peril of the Sea ، وإما أن يقصد به الخطر الذى يتحقق أثناء الرحلة البحرية ، ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن البحر .

على أن عقد التأمين البحرى قد يمتد ليشمل أخطاراً ليست بحرية بحسب الأصل ، بسبب مكان وقوعها ، وإنما يتفق طرفا التأمين على ضمان نتائجها فى التأمين البحرى ويشملها عقد التأمين البحرى وفقاً للعرف التجارى ، بشرط أن تكون هذه الأخطار تابعة للرحلة البحرية ومترتبة عليها ، وقد اتسع نطاق هذا الامتداد فى التأمين على البضائع لكى يشمل إلى جانب المرحلة البحرية لنقل البضـــاعة كل المراحل غير البحرية ، برية أم نهرية أم جوية ، وذلك بإدراج شرط من المخزن للمخزن ، حتى أضحى التأمين البحرى على البضاعة ، فى الواقع تأمين نقل Transportation Insurance تطبق عليه قواعد قانونية واحدة ، هى قواعد التأمين البحرى .

ونقترح فى هذا المجال أن يحكم تأمين النقل قواعد قانونية واحدة ، ليست هى قواعد التأمين البحرى ، وإنما قواعد تتلاءم مع طبيعة عمليات النقل المختلفة الأنواع . كما يجب أن يخصص لتأمين النقل وثيقة تأمين واحدة تحكم عملية النقل بمختلف مراحلها . وفى اقتراحنا هذا مصلحة للمؤمنين والمستأمنين على السواء ، لأن المستأمن يقبل فى العادة أن تغطى بضائعه وثيقة واحدة هى وثيقة التأمين البحرى ، ليتفادى تعدد المطالبات عند وقوع الضرر ، بينما قد يتقاضى المؤمن منه قسطاً مرتفعاً قد لا يتناسب فى مجموعه مع الأخطار التى تتعرض لها البضاعة أثناء نقلها ، وقد يحدث العكس بأن يضار المؤمن ، نتيجة اختلاف أنواع الخطر الذى تتعرض له البضاعة فلا يتناسب القسط الذى يتقاضاه لتأمين عملية النقل البحرى فقط ، مع أخطار عملية النقل بكل مراحلها . وقد يضطر المؤمن ، على العكس ، إلى المبالغة فى تقدير القسط لتعدد الأخطار ، فينفر المستأمنون من التعامل معه ، وفى هذا أيضاً إلحاق ضرر به . وعلى هذا

فإنه من الخير وجود وثيقة تأمين واحدة بحكم عملية نقل البضاعة بكل مراحلها وتتلاءم فى أحكامها مع طبيعة الأخطار التى تتعرض لها البضاعة ، على أن يوضع للقسط تعريفة موحدة فى كل الأحوال ، تتناسب مع طبيعة الأخطار التى تتعرض لها البضاعة .

أما فى التأمين على السفينة ، فإن نطاق امتداد عقد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية ، يكاد ينحصر — فى نظرنا — فى حالة واحدة . هى ضمان ما يترتب على أخطار الميناء من أضرار ، متى تواجدت السفينة فى ميناء ما بقصد المرور للوصول إلى النقطة النهائية لرحلتها ، ويشترط فى هذه الحالة ، أن يتفق فى وثيقة التأمين البحرى على استمرار عقد التأمين البحرى فى هذه الفترة . وما عدا ذلك لا يتصور أن يكون التأمين على السفينة بحرياً إلا متى كانت تسير فى عرض البحر وأثناء الرحلة البحرية . على أن العمل يجيز أن تكون السفينة وهى فى دور البناء محلاً للتأمين البحرى ، كما يعتبر التأمين المستقل على السفينة وهى فى الميناء ، أى دون أن يكون سبب وجودها فى الميناء مجرد المرور إلى الميناء النهائى للوصول تأميناً بحرياً ، رغم عدم انضباط معيار الخطر البحرى ، وهو مناط التأمين البحرى فى هاتين الحالتين .

وقد أخذ مشروع القانون البحرى المصرى بمعيار الخطر البحرى ، كأساس للتأمين البحرى ، بحيث يشمل هذا الخطر ، أخطار البحر Perils of the Sea والأخطار البحرية الأخرى التى تحـــدث على البحر Perils on the Sea ، فتقضى المادة ١/٢٨٥ من المشروع بأن « يسأل المؤمن عن الأضرار التى تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة أو غرق أو جنوح أو تصادم أو رمى فى البحر أو حريق أو انفجار أو سرقة وعلى وجه العموم ، بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية » .

كما أقر مشروع القانون البحرى المصرى ما استقر عليه العمل من حيث شمول التأمين البحرى لكل مراحل نقل البضاعة غير البحرية ، برية أو نهرية أو جوية مع تقرير امتداد أحكام التأمين البحرى إلى هذه المراحل . وفى هذا

تنص المادة ٣٢٧ من المشروع على أنه : «١- تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع فى أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان . ومع ذلك يجوز للمؤمن طلب زيادة قسط التأمين إذا بقيت البضائع فى ميناء ، أو استغرق مرورها أو إعادة شحنها على سفينة أخرى مدة غير اعتيادية ، أو إذا اضطرت السفينة التى تحملها إلى الالتجاء إلى أحد الموانى أو تغيير طريقها المعتاد ، وذلك مع مراعاة الأحكام المذكورة فى المادة ٢٩٦ (وهى تتكلم عن التزام المستأمن بإخطار المؤمن عن تغيير ظروف العقد بما يؤدى إلى زيادة الأخطار) . «٢- وإذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل برى أو نهرى أو جوى ، سرت عليها قواعد التأمين البحرى خلال فترة النقل المذكورة ، إلا إذا اتفق على غير ذلك».

والواقع أننا لا نرى ما ذهب إليه المشروع فى هذا المجال ، وكانت هذه هى الفرصة لتقرير استقلال التأمين البحرى بقواعده لتحكم ما يترتب فقط على الأخطار البحرية من أضرار ، ولحث القائمين بالعمل فى سوق التأمين البحرى على خلق وثيقة تأمين خاصة بعملية النقل فى مجموعها ، لترضى الحاجة إلى مثل هذه الوثيقة . ولكن المذهب الذى اختطه المشروع سيؤدى إلى استمرار تطبيق أحكام التأمين البحرى على أخطار ليست لها الطبيعة البحرية ، وإلى بقاء وثيقة التأمين البحرى ، وثيقة تأمين نقل ، لا وثيقة تأمين بحرى بالمعنى الصحيح .

كما اعتمد المشروع أيضـاً ، ما يسر عليه العمل من اعتبار التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء أو فى حوض جاف تأميناً بحرياً ، كما أجاز التأمين البحرى على السفينة وهى فى دور البناء . ويقول نص المادة ٢/٣١١ فى هذا الشأن :

« ويجوز أن يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة فى إحدى الموانى أو المراسى أو الأحواض الجافة أو أى مكان آخر . ويجوز أيضاً التأمين على السفينة وهى فى دور البناء » .

هذا وإن كان هذا النص لم يستعمل العبارة الواردة فى المشروع الفرنسى فى هذا الخصوص من حيث النص على سريان أحكام المشروع على التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الموانى أو المراسى أو الأحواض الجافة ، كما يمكن تطبيق هذه الأحكام ، باتفاق الطرفين ، على التأمين على السفينة أثناء البناء . ومع ذلك فالمفهوم أن نص المشروع المصرى لوروده فى باب التأمين البحرى ، يقصد اعتبار التأمين فى هذه الأحوال بحرياً ، مع تطبيق أحكام التأمين البحرى عليه .

على أن التأمين البحرى لا يضمن دائماً الأضرار التى تترتب على جميع الأخطار البحرية ، إنما يستبعد القانون والعمل بعض الأخطار من نطاق التأمين البحرى . وعندئذ لايضمن المؤمن البحرى الأضرار المترتبة على مثل هذه الأخطار .

وقد رأينا العلاقة بين وثيقة التأمين البحرى والقانون فى هذا الخصوص وأن مايستبعده القانون قد تضمنه الوثيقة . أما إذا استبعد القانون ضمان الأضرار التى تترتب على خطر ما ، ولم يرد ذكر هذا الخطر فى الوثيقة ، فإن المؤمن لا يضمن ما يترتب على هذا الخطر من أضرار .

على أنه قد يحـــدث تزاحم بين أكثر من خطر فى إحداث الضرر . ولا يثير الأمر صعوبة ، إلا إذا كان بين هذه الأخطار ، خطر يستبعد القانون نتائجه . وقد أخذ القانون الفرنسى لحل هذه الصعوبة بقاعدة توزيع الضرر بين المؤمن والمستأمن ومساءلة المؤمن فقط عن الجزء من الضرر الذى أحدثه الخطر الذى يضمن نتائجه . أما القانون الأنجلو أمريكى فيأخذ بنظرية السبب المباشر ، واعتبار المؤمن إما مسئولاً أو غير مسئول على الإطلاق ، تبعاً لما إذا كان الضرر قد جاء نتيجة مباشرة لخطر يضمن المؤمن نتائجه ، أم على العكس نتيجة خطر لا يضمن نتائجه . ويقصد بالسبب المباشر ، السبب الفعال أو السبب الكافى لإحداث الضرر . على أن هذه النظرية قد خلقت صعوبات متعددة فى العمل من حيث تطبيقها ، بحيث تعارضت أحكام القضاء بالنسبة

لما يمكن أن يعتبر سبباً مباشراً للضرر . فما يعتبر سبباً مباشراً فى حالة معينة ، أصبح لا يعتبر كذلك فى حالة أخرى مماثلة ، والواقع أن هذه النتيجة من سمات نظرية السبب المباشر ولا سبيل إلى تلافيها إلا بالعدول عن هذه النظرية كأساس لحل التزاحم بين الأخطار . على أن هذه النظرية ما زالت تقدم لنا عوناً ، عندما يقع أكثر من خطر ، ويثبت أن أحد هذه الأخطار هو الذى سبب الضرر ، دون معرفته على وجه الدقة ، إلا بتحديد السبب المباشر لهذا الضرر. أما إذا ساهم أكثر من خطر فى إحداث الضرر ، فنرى فى هذه الحالة الأخذ بالقاعدة الفرنسية ، من حيث مساءلة المؤمن عن نسبة الضرر التى أحدثها الخطر الذى يضمن المؤمن نتائجه ، مع إعفائه من الضرر الذى نتج عن الخطر المستبعد. وتحديد نسبة الضرر التى يسأل عنها المؤمن تعتبر مسألة واقع تخضع لتقدير قاضى الموضوع .

أهم المراجع والبحوث

اولا : المراجـــع

أ ـ باللغة العربيـــة

عبد الرحمن سليم : شروط الإعفاء من المسئولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن رسالة ، الإسكندرية ١٩٥٦ .

عبد الرزاق السنهوري : الوسيط فى القانون المدنى حـ ١ القاهرة ١٩٥٢ .

عبد الودود يحيي : إعادة التـأمين ، بحث ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٢ العدد الثانى .

على جمال الدين عوض : القانون البحرى ، جـ ٢ ، القاهرة ١٩٦٢ .

على حسن يونس : القانون البحرى — القاهرة ، ١٩٦٣ .

محسن شفيق : الوسيط فى القانون التجارى حـ٢ القاهرة ١٩٦٢.

مصطفى كمال طه : أصول القانون البحرى — الإسكندرية ، ١٩٥٢ .

ب ــ باللغة الفرنسية

Berthoud (**D**) : L'assurance contre les risques de Transport, Lausanne 1945.

Bessé (A.) : Assurance Maritime sur corps, La Clause ,Franc Sauf', Paris 1957.

Boizard : -L'intrevention de I'Etat sur le marché Français de I'assurance Maritime, Paris, 1943.

- Défense ou réforme de la structure de I'assurance maritime Française, Paris 1958.

Bonnecase (**J.**) : Le droit commercial Maritime- Son Particularisme, 2e éd. Paris 1931.

Bugniet (**R.**) : Le vice propre dans L'affrêtement et L'assurance maritime, Paris 1935.

Chauveau (**p.**): Des assurances maritimes, extrait des juris Classeu r, paris 1949.

- Traité de droit maritime, Paris 1958.

Colin et Capitant : - Traité de droit Civil, refondu par De La Morandière, t.II, Paris 1959.

Danjon : Traité de droit maritime 2e éd., Tomes IV et V, Paris 1929.

De Noordhout (**M.**) : Des polices d'abonnement sur facultés en matière d'assurances maritimes, Liège 1934.

Des jardins : - Traité de droit Commercial maritime, Tomes 6,7,8, Paris 1877-1888.

- Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime. Paris 1890.

De Smet (**R.**) : Traité théorique et pratique des assurances maritimes, 3 volumes, Paris 1959-1960.

De Valroger (**L.**) : Droit maritime, Tomes III et IV, Paris 1885.

Govare (**J.**) : L'assurance maritmie Française, étude des polices 2e éd. Paris 1960.

Hémard (**J.**) : Théorie et pratique des assurances terrestres, 2 volumes, Paris 1925.

Liard (M.): Assurance maritime et assurance terrestre,Bordeaux1933

Louge (J.) : L'assurance maritime et les risques terrestres, Thèse Aix, 1921.

Lureau et Olive : - Commentaire de la police Française d'assurance maritime sur corps de navire, Paris 1949.

- Commentarie de la police Française d'assurance maritime sur facultés, Paris 1952.

Lyon - Cean et Renault : Traité de droit commercial, 4e éd. Tome V et VI Paris 1931 - 1932.

Meusnier (L.) : des risque garantis par les assureurs dans les assurances maritimes, Thèse, Pairs 1906.

Picard et Besson: Traité des assurances terrestres en droit Français, Paris 1938.

Ripert (G.) : -Droit maritime ,4 éd., Tome 3, Paris 1953.
— Précis de droit maritime, 7e éd., Paris 1956.

Selmer (K.) : La distinction du risque de mer et du risque de guerre dans l'assurance maritime en droit comparé, Thése dactylographiée, Paris 1955.

Travaux de la Commission de réforme du Code de Commerce français, Vol. 6, Projet de loi rèlatif à l'assurance maritime, Paris 1957.

Vermond (E.) :Manuel de droit maritime, 4e éd., Pari 1917.

جـ ـ باللغة الانجليزية

Abbott : Treatise of the law relative to merchant ships and Seamen, 12th ed., London 1881.

Arnould (Sir J.) : Law of marine insurance and average, 15th ed., by Lord Chorley and Bailhach, London 1961.

Baily (L.) : Perils of the seas and their effect on Polices of insurance, London 1860.

Buglass : General average and marine insurance in the United States, London. 1956.

Carey (F.) and others : Marine insurance and kindred subjects, series of lectures, Insurance Institute of London, London 1919-1920.

Chalmers (Sir M.) and owen (D.) : Digest of the law of marine insurance, London 1901.

Chalmers (Sir M.) : Marine Insurance Act, 1906, 5th ed. by Holden (J.) and Dover (C.). London 1956.

Chitty : on contract, 21st ed., Vol. 1, London 1955.

Chorley and Giles : - Chorley & Tucker's Leading Cases on Mercantile law, 3rd ed., London 1948.
- Shipping law 4 th London, 1959 .

Dehart (E.) and Simey (R.) : The Marine Insurance Act, 1906, with notes, London 1907.

Dover (V.) : - Elements and Practice of Marine Insurance, London 1957.

- Analysis of marine and other insurance Clauses, 8th ed., London 1960.

- A Handbook to marine insurance, 6th ed., London 1962.

Eldridge (W.) : Marine Policies, 3rd ed., by Atkins (H.), London 1938.

Gibb (D.) : Lloyd's of London, London 1957.

Gow (W.) : Marine Insurance, A handbook, 5th ed., London 1931.

Huebner (S.) : Marine Insurance, New York, 1920.

Hurd (H.) : - Marine Insurance, Fundamental principles and the effect of Hague Rules, 1921, on polices on Goods, Lectures, London 1922.

- The law and practice of marine insurance relating to collision damages and other liabilities to third parties, 2nd ed., London 1952.

Ivamy (E.) : His lectures to the postgraduate Students on Marine Insurance, London 1962 (not published).

Keate (H.) : A Gudie to marine Insurance, 12th ed., London1958

Martin (F.) : The history of Lloyd's and of marine insurance in Great Britian, London 1876.

Marsden's Digest of cases relating to shipping and marineinsurane

Marsden (R.) : On the law of Collisions at Sea, 11th ed,, by Mcguffie (K.) London 1961.

Meinertzhagen (Dr. D.) : A dissertation on the growth of the Institute Clauses, to London University 1958.

Möller (Hans) : Selected problems of maritime law Course of doctorate, Cairo University 1960-1961.

Mullins (H.) : Marine insurance Digest, U.S.A. Cambridge, 1959

Mcarthur (C.) : The contract of marine insurance, 2nd ed. London 1890.

Owen (Sir D.) : Marine Insurance, Notes and Clauses, 3rd ed., London 1890.

Phillips (W.) : A Treatise on the law of Insurance, 5th ed., 2 Volumes, New York 1867.

Poole (F.) : The marine insurance of goods, 2nd ed., London, 1930

Preston (S.) and Colinvaux (R.) : The law of insurance, 2nd ed., London 1961.

Templeman (F.) : Marine Insurance 4th ed., London 1934.

Turner (H.) : The principles of marine insuranc, 4th ed., 1958.

Trenerry (C.) : The origin and early history of insurance, London 1926.

Witherby : Marine Insurance, Clauses, 34th ed., London 1962.

Winter (W.) : Marine Insurance, 3rd ed., New York, 1952.

Wright (C.) and Fayle (C.) : A history of Lloyd's, London 1928.

ثانيا : البحوث والمقالات

Audoin (E.) : L'assurance contre les risques de gurere et la navigation sans feux ou en Convoi pendant la guerre de 1914-1918, R.I.D.M. - 33 - 1, 239.

Chauveau (P.) : La détermination des risques de guerre dans l'assurance maritime, D.M.F. - 1949 - 267.

Dor (S.) : Les dommages résultant de la buée de Cale dans les transports maritimes, D.M.F. - 1954 - 575.

Dor (L.) et Choteau (A.) : Le concours du vice propre et du risque couvert dans l'assurance sur facultés, Dor - 21 - 12.

Edmunds (H.) : The Running Down Clause, J.I.I.L. - 36 - 153.

Emo : La fortune de mer, D.M.F. - 1956 - 583.

Fraikin (G.) : La buée de Cale, D.M.F. - 1957 - 3.

Hargreaves (A.) : The litigious side of marine insurance, J.I.I.L. 17-22.

Hodgson (G.) : Some Aspects of the differences and developments in British and American (U.S.A.) Law and practice relating to Collisions at Sea, 1850 - 1950. J.I.I.L. - 40 - 19.

Honour (J.) : The effect of the Hague Rules on marine insurance J.I.I.L. - 49 - 89.

Hoult (G.) : Some reflections on marine insurance clauses, J.I.I.L. 35 - 113.

Legender : Le péril de mer en droit Français, D.M.F. - 1955-323

Lureau (H.) : La garantie de la baraterie, R.I.D.M. - 22 - 133.

Lureau (P.) : - La faute en matière d'assurance maritime, D.M.F. 1956-511.

- L'assurance franc sauf des marchandises périssables, D.M.F.- 1958-259.

Mackinnon (Mr. J.) : Marine Insurance, J.I.I.L. - 20-89.

Owen (Sir D.) : Some remarks on marine insurance, J.I.I.L.- 2-17.

- Marine Insurance, Its Principles and practical works, Higher Commercial Education, pamphlet series, No. 10, 1902.

Ridley (W.) : The Work and functions of the Institute of London Underwriters, J.I.I.L. - 48-150.

Semo : De l'assurance maritime sur le profit espéré, Gaz. 7-181.

Soussa : L'opinion du risque dans le Contrat d'assurance maritime, Gaz. -14-239.

Wilson (E.) : Rules for prevention of Collisions at Sea, J.I.I.L., 29 - 78.

ثالثا : الدوريات ومجموعات الأحكام

أ ـ فى مصر

١ ــ المحـــاماة

٢ — Bulletin de Législatation et de jurisprudence mixtes
ويشار إليها Bull.

٣ — Gazette des tribunaux mixtes d'Egypte ويشار إليها Gaz.

ب ـ فى فرنســـا

1. Revue Internationale de Droit Maritime = R.I.D.M. - t.,-, P.,-
2. Revue de droit maritime Comparé = دور ــ جزء ــ صفحة
3. Supplement de droit maritime Français = ملحق دور ــ جزء ــ صفحة
4. Droit Maritime Français = D.M.F. السنة ــ الصفحة
5. Dalloz Périodique = دالوز ــ السنة ــ الجزء ــ الصفحة
6. Sirey = سيرى ــ السنة ــ الصفحة
7. Revue de droit international et de législation Comparée.

ج ـ فى انجلترا

1. The Law Report , King's Bench Division = (السنة) جزء K.B. صفحة
2. The Law Reports, Appeal Cases = (السنة) جزء A.C. صفحة
3. Reports of Commercial Cases = (السنة) جزء Comm. cas. صفحة
4. The All England Law Reports annotated = (السنة) جزء All.E.R. صفحة

5. The Times Law Reports صفحة .T.L.R جزء (السنة) =

6. Aspinall's Reports of Maritime Cases

صفحة ، السنة ، جزء .ASP. R.M.C

7. Lloyd's List Law Reports

ابتداء من ١٩١٩ إلى ١٩٥١ :

صفحة ,.Ll.L. Rep جزء (السنة)

وبعد ١٩٥١

صفحة ,.Lloyd's Rep ، جزء (السنة)

8. Journal of the Insurance Institute of London.J.I.I.L. صفحة-عدد

المحتــوى

الصفحة

إهداء ... ... هـ

كلمة شكر ... ... ز

تقديم بقلم الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ... ... ط

مقدمة المؤلف ... . ك

مسائل عامة

تعريف التأمين (١) ١

التأمين البحرى (٢) ٢

أهمية التأمين البحرى (٦) ٨

مصادر التأمين البحرى (٩) ١١

أنواع التأمين البحرى (١٤) ٢٣

تفسير عقد التأمين البحرى (١٦) ٢٦

لمحة تاريخيــة للتأمين البحرى ٢٩

أهمية الدراسة التاريخية (١٧) ٢٩

التأمين البحرى عند الجماعات القديمة (١٨) ٣٠

نشأة التأمين البحرى فى أوربا (٢٥) ٣٦

نشأة التأمين البحرى فى إنجلترا (٢٧) ٣٩

خطة البحث (٣١) ٤٦

باب تمهيدى

الصفحة

عنصر الخطر فى التأمين البحرى ٤٩

الفصل الأول : عنصر الخطر وأهميته (٣٢) ٥١

الفرع الأول : تعريف الخطر فى التأمين البحرى (٣٣) ٥١

أهمية العنصر (٣٣) ٥١

معانيه المختلفة (٣٤) ٥٢

الخلط بينه وبين الضرر (٣٥). ٥٣

تعريف عنصر الخطر (٣٦) ٥٦

الفرق بينه وبين الشرط (٣٨) ٥٧

الفرع الثانى : أهمية الخطر فى التأمين البحرى (٣٩) ٥٨

المبحث الأول : الأهمية الفنية لعنصر الخطر (٤٠) ٥٩

المبحث الثانى : الأهمية القانونية لعنصر الخطر (٤٢) ٦٢

*

الفصل الثانى : جواز التأمين برغم تخلف الخطر (٤٧) ٦٩

الفرع الأول : الخطر الظنى (٤٨) ٧٠

المبحث الأول : فى القانون الفرنسى (٥٠) ٧٣

المبحث الثانى : فى القانون الإنجليزى (٦١) ٨٦

المبحث الثالث : فى القانون المصرى (٦٧) ٩٣

تقدير ضمان الخطر الظنى (٧٣) ٩٨

الفرع الثانى : تعدد التأمينات (٧٥) ١٠٠

القسم النظرى

الأخطار التى يشملها التامين البحرى

البـــاب الأول

الصفحة

فكرة الخطر فى التامين البحرى ١٢٣

الفصل الأول : تحديد الخطر البحرى (٨٨) ١٢٥

الفرع الأول : فكرة أخطار البحر (٨٨م) ١٢٦

المبحث الأول : أخطار البحر فى القانون الانجليزى (٨٩) ... ١٢٧

المبحث الثانى : أخطار البحر فى القانون الفرنسى (٩٨) ... ١٤٨

الفرع الثانى : الأخطار التى تحدث على البحر (١٠٦) ١٦١

المبحث الأول : متى يكون هناك خطر بحرى ؟ (١٠٧) ... ١٦٣

المبحث الثانى : الصفة البحرية لبعض أنواع الخطر (١١٢) ... ١٧٠

أولاً : خطر الأمطار (١١٣) ١٧٠

ثانياً : إعادة التـــأمين (١١٤) ١٧٢

ثالثاً : التأمين ضد إعسار المجهز أو الشاحن (١١٥) ... ١٧٧

رابعاً : خطر القرصنة (١١٧) ١٧٩

خامساً: خطر السرقة (١٢١) ١٨٣

المبحث الثالث : إثبات الخطر البحرى (١٢٤) ١٨٧

الفصل الثانى : امتداد التأمين البحرى إلى أخطار غير بحرية (١٢٥) ١٩١
الفرع الأول : نظرية امتداد التأمين البحرى (١٢٦) ١٩٢
الفرع الثانى : الصور العملية لامتداد التأمين البحرى (١٣٤) ... ٢١٠
المبحث الأول: امتداد التأمين البحرى فى التأمين على البضائع (١٣٥) ٢١١
المطلب الأول : شرط من المخزن للمخزن (١٣٦) ٢١١
المطلب الثانى : شرط استعمال القوارب وما يماثلها (١٤٩) ... ٢٣٥
المبحث الثانى : امتداد التأمين البحرى فى التأمين على السفن (١٥٣) ٢٤٢
المطلب الأول : التأمين على السفينة أثناء البناء (١٥٤) ٢٤٢
المطلب الثانى : التأمين على السفينة أثناء وجودها فى الميناء (١٦٣) ٢٥٢

الباب الثانى

الخطر من حيث ضمان أو استبعاد نتائجه ٢٦٣

تمهيد وتقسيم (١٦٦) ٢٦٣
الفصل الأول : مصادر ضمان المؤمن للخطر فى التأمين البحرى (١٦٧) ٢٦٥
الفرع الأول : ضمان واستبعاد الأخطار فى القانون ووثيقة التأمين (١٧٠) ٢٦٨
المبحث الأول : وضع الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة فى القانون ووثيقة التأمين (١٧١) ٢٦٩
(١) فى القانون : أ — الأخطار المضمونة (١٧١) ... ٢٦٩
ب — الأخطار المستبعدة (١٧٣) ... ٢٧٢
(٢) فى وثيقة التأمين (١٧٤) ٢٧٣

صفحة

المبحث الثانى : العلاقة بين القانون ووثيقة التأمين من حيث
ضمان الأخطار واستبعادها (١٧٧) ٢٧٧

الفرع الثانى : النتائج المترتبة على وضع الخطر فى القانون أو فى
وثيقة التأمين (١٧٩) ٢٨٠

المبحث الأول : ضمان الأخطار المماثلة (١٨٠) ٢٨١

المبحث الثانى: التأمين « كل الأخطار » (١٨٢) ٢٨٤

الفصل الثانى : مساهمة أكثر من خطر فى إحداث الضرر (١٩٠) ... ٢٩٣

الفرع الأول : تعاقب الأخطار (١٩١) ٢٩٤

الفرع الثانى : تزاحم الأخطار (١٩٥) ٢٩٨

المبحث الأول : نظرية السبب المباشر (١٩٦) ٣٠٠

المبحث الثانى : تقدير نظرية السبب المباشر (٢٠٣) ٣١٠

القسم التطبيقى

صور لبعض أنواع الخطر فى التامين البحرى

الصفحة

تمهيد وتقسيم (٢٠٨) ٣١٩

البـاب الأول

التصادم

الفصل الأول : الأحكام العامة للتصادم فى التأمين (٢١٠) ٣٢٥

الفرع الأول : المقصود بالتصـادم فى مجال التأمين البحرى (٢١١) ٣٢٥

الفرع الثانى : أحوال التصادم فى التأمين البحرى (٢١٩) ٣٣٣

الفصل الثانى : شروط التصادم فى التأمين البحرى(٢٢٣) ٣٤٣

الفرع الأول : شرط التصادم (٢٢٤) ٣٤٣

الفوع الثانى : شرط السفينة الشقيقة (٢٢٩)... ... ... ٣٥١

البـاب الثـانى

اخطاء الربان او البحـارة

الفصل الأول : المقصـود بأخطـاء الربان أو البحارة فى مجال التأمين البحرى (٢٣٣) ٣٥٩

الفرع الأول: المقصـود بأخطاء الربان أو البحارة فى القانون الانجليزى (٢٣٤) ٣٦٠

الفرع الثانى : المقصـود بأخطاء الربان أو البحارة فى القانون الفرنسى (٢٣٦) ٣٦٥

الفصل الثانى: أخطاء الربان أو البحارة فى القانون ووثائق الصفحة
التأمين (٢٤٠) ٣٧١
الفرع الأول : موقف القانون من أخطاء الربان أو البحارة (٢٤١) ٣٧١
الفرع الثانى : أخطاء الربان أو البحارة فى وثائق التأمين (٢٤٤) ... ٣٧٦

الباب الثالث
العيب الذاتى

الفصل الأول : الأحكام العامة للعيب الذاتى (٢٥٢) ٣٩٣
الفصل الثانى : حالتا العيب الذاتى (٢٥٧) ٤٠٣
الفرع الأول : العيب الذاتى للبضاعة (٢٥٨) ٤٠٣
الفرع الثانى : العيب الذاتى للسفينة (٢٦٦) ٤١١
سبب إعفاء المؤمن من العيب الذاتى للسفينة (٢٦٨) ٤١٤
ضمان المؤمن لنتائج العيب الخفى فى السفينة(٢٦٩) ٤١٦
خاتمة ٤٢١
أهم المراجع والبحوث ٤٢٧

مطابع الدار القومية (مصر)

الجمهورية العربية المتحدة
الثقافة والإرشاد القومى

المكتبة العربية

— ٤٠ —

التأليف (٢٥)

القانون والعلوم السياسية (٨)

القاهرة
١٣٨٥ هـ - ١٩٦٦ م

مطابع الدار القومية (مصر)